auto motor und sport

Heft 20 29. September 1976 DM 2.50 E1418 DX

Das Duell

BMW gegen Mercedes

Wer baut die besseren Autos?

Erster Fahrbericht

Der neue Golf Diesel

Erster Fahrbericht

Der neue Alfasud Sprint

Erster Testbericht

Der neue Audi 80

Brems-Systeme im Vergleich

Was passiert, wenn die Bremse ausfällt?

Computer-Aktion für Gebrauchtwagen

So viel ist Ihr Auto wert

Dänemark dkr 8.50, Finnland Fmk 4.20, Frankreich Fr 6.50, Griechenland Dr 49.–, Italien Lit 1000, Jugoslawien din 23.–, Luxemburg lfr 40.–, Niederlande hfl 2.90, Norwegen nkr 8.50 (inkl. moms), Österreich ös 20.– (inkl. NoSt), Portugal Esc 38.–, Schweden skr 5.50 (inkl. moms), Schweiz sfr 3.–, Spanien Ptas 85.– USA US $ 1.50 Printed in Germany

Keine schmeckt besser.

Dafür geh'ich meilenweit.

Camel Filter stimmt im Geschmack und in den Werten.
Vergleichen Sie mit Ihrer Marke. NIKOTIN 0,8 mg, KONDENSAT 14 mg (Durchschnittswerte nach DIN)

Alfa und der Rost

Ferdinand Simoneit

Der technische Direktor von Alfa Romeo Deutschland ist seit einigen Tagen nicht mehr an seinem Schreibtisch in der Vertriebszentrale in Frankfurts Lärchenstraße anzutreffen. Diplom-Ingenieur Klaus Steinmetz zog aus, das Alfa-Problem Nr. 1 – den Rost – zu lösen. Und er tut es auf seine handfeste Weise: Steinmetz hat seinen Arbeitsplatz in die Aufbereitungshalle postiert und verspricht: „An meinem Schreibtisch kommt kein Wagen mehr vorbei, den ich nicht persönlich kontrolliert habe."

Ungewöhnliche Anstrengungen sind notwendig, wenn Alfa in Deutschland nicht dem Rostfraß zum Opfer fallen (Steinmetz: „Wir wissen, daß der Rost unseren Namen etwas versaut hat") und seine Verkaufsbaisse in neue Erfolge umkehren will. Die 130 000 Alfa-Fahrer in unserem Land sollen nicht erst alle rostrot vor Zorn werden, die Rückgänge der letzten Monate waren den Managern Warnung genug. Verkaufte Alfa Deutschland 1975 noch 34 300 Wagen, so werden es in diesem Jahr ganze 28 000 sein; Streiks der italienischen Belegschaft haben die Produktion gedrosselt, Kaufunlust der deutschen Kundschaft die Nachfrage abschlaffen lassen. Für 1977 hat Alfa-Deutschland-Chef Dr. Giancarlo De Bona einen Rekord eingeplant: 35 000 Verkäufe, darunter 4000 vom neuen Alfasud Sprint, den Alfa Romeo jetzt bei Neapel vorstellte (und der in diesem Heft ab Seite 76 beurteilt wird). Dort kam auch wieder das leidige Thema Rost zur Sprache.

Woher der Rost nun kommt, darüber sind sich selbst die Experten von Alfa Romeo nicht einig. Einige vermuten, es liege am gefräßigen Streusalz, das wir winters in verschwenderischen Mengen auf unsere Straßen werfen; andere glauben, Italiens Automobilbleche seien nicht auf dem letzten Stand der Stahlkocher-Kunst; Dritte führen an, die italienischen Auto-Lacke könnten besser sein, und werden durch den – geheimgehaltenen – Umstand bestätigt, daß Alfa mit deutschen Lacken experimentiert.

Eine vierte Gruppe führt alles auf die spezielle Situation im Alfasud-Werk Pomigliano bei Neapel zurück. Damals, 1968, seien fabrikungeübte Bauern ans hochmechanisierte Fertigungsband gekommen, die lieber mit scharfem Stahlgeschirr als mit weichen Plastikspachteln hantierten und dabei „Schäden bis zum fehlerfrei lackierten Blech verursachten" (Steinmetz). Und wie die handwerkliche Ignoranz abnahm, sei die Streiklust der Belegschaft gestiegen – auf Kosten der Qualität. Das soll jetzt anders werden: Die Gewerkschaften in Pomigliano haben versprochen, „nur noch auf Kosten der Stückzahlen und nicht mehr auf Kosten der Qualität zu streiken", weiß Direktor Steinmetz.

In Deutschland verordnet Alfa eine Radikalkur: die 600 Händler erhalten vom Werk 150 Mark mehr Rabatt, um vor dem Verkauf jeden Wagen noch einmal zu überprüfen, und vor der Werksauslieferung muß jeder Wagen an Steinmetz' Schreibtisch vorbei. Alle Alfas kämen „einwandfrei" auf den Markt, versichert Verkaufsdirektor Gerhard Grunow und hält an der Lack-Kulanz von zwei Jahren fest. Für die Käufer wäre eine Garantie beruhigender.

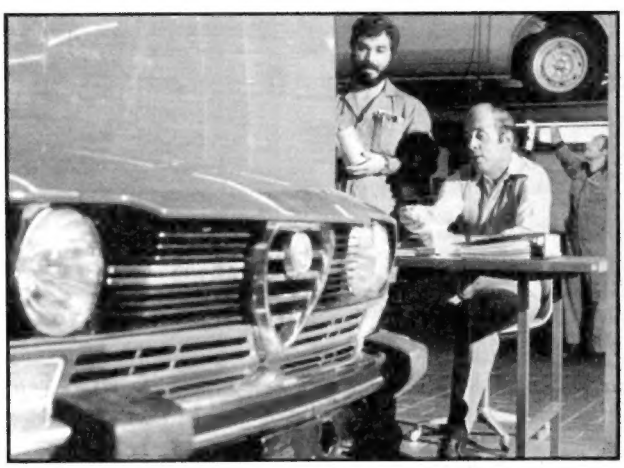


Foto: Binder

Schreibtisch-Kontrolle: Alfa-Direktor Steinmetz

BMW gegen Mercedes: Wer baut bessere Autos?

BMW-Typen 633 CSi, 3.0 L, 528, 520, Mercedes-Typen 350 SLC, 280 SE, 280, 200

Bei BMW mußte in den letzten Jahren die Sportlichkeit hinter das Streben nach Komfort zurücktreten, und damit avancierten die Münchner zum wichtigsten Konkurrenten von Daimler-Benz. Die direkte Konfrontation zweier Marken, die beide für sich in Anspruch nehmen, die besten Autos in Deutschland zu bauen, nahm auto motor und sport zum Anlaß, vergleichbare Autos von Mercedes und BMW einander gegenüberzustellen. **Seite 32**

Blick in die Zukunft

Brodbeck, Matthöfer

Hat das Elektro-Auto eine Chance, wann kommt der Wasserstoff-Motor, und wie steht es gegenwärtig um das Langzeitauto? Fragen zur automobilen Zukunft stellte Uwe Brodbeck Bundesforschungsminister Hans Matthöfer. **Seite 18**

Truckster

Lastwagen auf dem Dragstrip

Dragster-Rennen gehören zu den beliebtesten Motorsport-Varianten in den USA, wobei der Phantasie der Teilnehmer bei der Wahl ihrer Fahrzeuge keine Grenzen gesetzt sind. Kürzlich kamen sogar Lastwagen (trucks) zum Einsatz. **Seite 8**

Editorial Alfa und der Rost 3

Leserbriefe 24

Impressum 26

auto motor und sport: Die Mannschaft (24). 29

Vorschau 176

Car-toon 178

Magazin

Nachrichten 6

Heavy Rider Fernfahrer-Hobby in Amerika: Dragster-Rennen mit Lastwagen. 8

Die Spur ins Abseits Ein typischer Autobahn-Unfall. 11

Porscho turbo der Superlative: über 300 PS, fast 300 km/h Modelle und Preise. 12

Wie schnell die Deutschen fahren Großuntersuchung auf Autobahnen: fast 1,2 Millionen Autos gemessen – hohe Spitzengeschwindigkeiten selten. 14

Mit beschränkter Haftung Erster Stoßdämpfer-Massentest zeigt erschreckende Ergebnisse. 16

Der „Fall Monza Steel" Anklage gegen die Reifenfirma Metzeler erhoben. 17

„Ich habe eine so merkwürdig abstrakte Phantasie" Interview mit Bundesminister Hans Matthöfer über Forschungsprogramme für Auto und Verkehr. 18

Schöpfungsstätte Gottlieb Daimler-Werkstatt in Stuttgart-Bad Cannstatt neu eröffnet. 22

Test und Technik

BMW gegen Mercedes Baut BMW bessere Autos als Mercedes? auto motor und sport verglich die BMW 520, 528, 3.0 L und 633 CSi mit den Mercedes 200, 280, 280 SE und 350 SLC. 32

Sparbüchse Hohe Wirtschaftlichkeit zeichnet den ersten Volkswagen mit Dieselmotor aus. 58

Wie das Gesetz es befiehlt US-Jahrgang 1977: Neue gesetzliche Bestimmungen ließen Autos und Motoren kleiner werden. 62

Zusatz-Programm Kurztest Toyota Corolla Liftback: neue Corolla-Variante mit Schrägheck und 1,6 Liter-Motor. 72

Gelungene Mischung Fahrbericht Alfasud Sprint: neues Sport-Coupé mit günstigem Raumangebot. 76

Nachrichten aus der Technik 84

Arthur Westrups Fragestunde Heute: Was wissen Sie über die Bremse? 87

Der Traum des Großherzogs 89
Wie Opel zum Auto kam.

Liter-Leistung 92
Fahrbericht Kawasaki Z 650/Z 1000: neue Vierzylinder-Motorräder von Kawasaki.

Dauertest-Report 96
BMW 320, Simca 1308 S.

Verzögerungstaktik 98
Was passiert, wenn ein Bremskreis ausfällt?

Vor 20 Jahren 106
auto motor und sport in Heft 20 und 21/1956.

Reifegrad 108
Neue Audi 80-Baureihe mit Verbesserungen im Karosserie-Bereich.

Ratgeber

Tiefkühlkost 114
Welches Öl ist im Winter am besten?

Computer-Aktion — Auto-Bewertung 118
Alle Modelle, die der Computer schätzen kann.

Bücher 124
„Anthony Sampson: Die sieben Schwestern"; „Claude A. Frazier: Ärztlicher Ratgeber für Tennisspieler"; „Yuan Baader: Motorkreuzer und schnelle Sportboote"; „Peter Brockhaus/Ulrich Stanciu: Windsurfing".

Schlußverkauf 126
Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: VW K 70.

Leser über Ihre Autos 128
Opel Rekord Caravan, Audi 50 LS, Opel Manta GT/E, Alfa Romeo Giulia Nuova Super, Fiat 131 S mirafiori.

Unterhaltung

Mit dem Klappdecker in den Stall 130
Wie Sprachfanatiker die Autowelt eindeutschen wollten.

Rolf Lohbergs Treffpunkte 133
Führerschein auf dem Wasser. Eisenbahnfahrt nach China.

Weiße Wüste und Wasser 134
Auf der Kanaren-Insel Fuerteventura: 13 Meter Strand für jeden Touristen.

Stereo im Handschuhfach 136
Für jeden Geschmack: drei ausgewählte Cassetten.

Männersachen 138
Die Redaktion suchte für Sie aus: vom Radiowecker bis zur Bodenschaukel.

Sport

Deutschland-Abkommen 140
Marken-Weltmeisterschaft 1976: Porsche-Sieg mit BMW-Konkurrenz.

Altmeister 146
Hans Heyer gewann erneut die Deutsche Rennsportmeisterschaft.

Sport-Nachrichten 169

Nikolaus-Tag 170
Grand Prix von Italien: Wie Niki Lauda mit seinem Comeback die Formel 1-Elite überraschte.

Test Audi 80: Was wurde besser?

Der Audi 80, meistverkauftes Modell aus Ingolstadt, präsentiert sich in modifizierter Form. Neben einer Anzahl technischer Neuerungen bekam er eine geänderte Karosserie, die ihn deutlicher als bisher vom Schwestermodell VW Passat abheben soll. Ob der Audi von der Modellpflege profitiert hat, zeigt ein Testbericht über den Audi 80 LS mit 75 PS-Motor. **Seite 108**

Audi 80 LS

Alfa Romeo: neues Coupé

Alfasud Sprint

Alfasud Sprint heißt das neue Coupé von Alfa Romeo. In der Karosserie ähnelt es unverkennbar der Alfetta GT, sein Boxer-Motor hat 1,3 Liter Hubraum. Werner Schruf berichtet über erste Fahreindrücke. **Seite 76**

VW: neuer Diesel

Diesel-Emblem am Golf

Der Golf D verspricht hohe Wirtschaftlichkeit. Ob der erste VW mit Dieselmotor auch sonst überzeugen kann, schildert Helmut Eicker auf **Seite 58.**

Die Rückkehr von Niki Lauda

Niki Lauda, amtierender Fahrerweltmeister, verblüffte die Konkurrenz beim Großen Preis von Italien in Monza mit seinem frühen Comeback nach dem schweren Nürburgring-Unfall. Wie er seine Chancen für den neuerlichen Titelgewinn gegenüber seinem schärfsten Rivalen James Hunt wahrte, schildert der Bericht auf **Seite 170.**

Hilfestellung für Lauda: Clay Reggazoni

Nachrichten

Ein Porsche für Österreich

Seit 25 Jahren gibt es in Österreich Pläne für eine nationale Personenwagenproduktion. Jetzt scheinen sie realisiert zu werden. Dr. Franz Geist, Vorstandsvorsitzender der Österreichischen Industrieverwaltungs AG (ÖIAG) und früher unter dem jetzigen VW-Chef Toni Schmücker Vorstand der Rheinstahl AG, sucht Partner für die Entwicklung und Berater für den Fabrikbau. Bevorzugter Verhandlungspartner ist Porsche. Wenn beide Seiten sich einig werden, dann soll der Name Porsche auch in der Modellbezeichnung des neuen Wagens vorkommen. Jährlich sollen etwa 50 000 Stück gebaut, die Hälfte davon exportiert werden. Vertreiben soll ihn ein Auto-Weltkonzern — VW ist im Gespräch. Die Vorstellungen von dem Auto, das rund 10 000 Industriearbeitsplätze sichern soll, sind schon recht konkret. Eine Kombi-Limousine mit Schrägheck für gehobene Ansprüche soll entstehen, möglicherweise mit Aluminium-Karosserie und Sechszylinder-Motoren. Premiere des „Austro-Porsche": frühestens 1980/81.

Neu bei Volvo: 242 L und 264 GLE

Zwei neue Modelle von Volvo erweitern das Modellprogramm für 1977. Als billigster großer Volvo wird jetzt der 242 L angeboten, der einen 1986 cm³ großen und 90 PS starken Motor mit obenliegender Nockenwelle besitzt. Der 242 L kostet 16 950 Mark. Neues Spitzenmodell bei Volvo ist der 31 600 Mark teure 264 GLE mit dem 140 PS starken Sechszylinder-Triebwerk. Der besonders reichhaltig ausgestattete 264 GLE weist serienmäßig unter anderem Klimaanlage, Automatik, getönte Scheiben und einen beheizbaren Fahrersitz auf.

„Ich kann Ihre Klage ja verstehen, aber Sie müssen schon noch so lange weitermachen, bis die Dummies repariert sind."

aus „Automotive News"

Auto im Fernsehen

Ich, Du, Wir und Ihr im Straßenverkehr
Diskussion und Spiel mit Jugendlichen.
Samstag, 2. Oktober, 15.35 Uhr. (ZDF)

Ich, Du, Wir und Ihr im Straßenverkehr
Diskussion und Spiel mit Jugendlichen.
Samstag, 9. Oktober, 15.35 Uhr. (ZDF)

Traumstraße der Welt (1)
Dokumentarfilm in zwei Teilen.
Sonntag, 10. Oktober, 10.30 Uhr. (ZDF)

VW Golf: 1275 Mark Aufschlag für den Dieselmotor

Der 50 PS starke Golf Diesel (Fahrbericht siehe Seite 58) wird 1275 Mark teurer sein als das gleichstarke Golf-Modell mit Ottomotor. Im einzelnen hat das Volkswagenwerk folgende Preise empfohlen:

Mit Aufschlag: Golf Diesel

Golf Diesel 2t	DM 10 470
Golf L Diesel 2t	DM 11 145
Golf GL Diesel 2t	DM 11 900
Golf Diesel 4t	DM 10 980
Golf L Diesel 4t	DM 11 655
Golf GL Diesel 4t	DM 12 410

Wahlaufkleber 1976

Selten werden Lackflächen so strapaziert wie zu Wahlzeiten. Die Wahlschlacht auf dem Rücken der Autos erreicht 1976 bisher nicht gekannte Auswüchse. Die in Millionenauflage produzierten Aufkleber zieren fast jedes zweite Auto. Manche Aufkleber sind bereits rar geworden: Einige von Landesverbänden hergestellten Plaketten mußten der Zensur zum Opfer fallen.

Die Riesen und ihre Arbeitnehmer

Mit fast 400 000 Arbeitnehmern ist der niederländische Elektroriese Philips Europas größter Arbeitgeber. Fast die Hälfte weniger beschäftigt der französische Automobilhersteller Renault. Verglichen mit dem größten Arbeitgeber der Welt, General Motors, nehmen sich die europäischen Firmen freilich klein aus: Der amerikanische Automobil-Gigant entlohnt rund 800 000 Leute.

Europas größte Arbeitgeber

397 000*	Philips NL
321 000	Unilever NL/GB
296 000	Siemens D
223 000	British Steel GB
222 000	Renault F
206 000	General Electric GB
191 000	British Leyland GB
182 000	Hoechst D
177 000	VW D
169 000	Bayer D
162 000	AEG-Telefunken D
161 000	Shell NL/GB
156 000	Daimler-Benz D
154 000	Dunlop Pirelli GB/I
153 000	Fiat I
150 000	BAT GB
141 000	Thyssen D

* Zahl der Beschäftigten 1975

Kiesinger-Unfall: kein technisches Versagen

Ein technischer Defekt als Ursache für den schweren Autobahn-Unfall am 10. Oktober, bei dem der Ex-Bundeskanzler Kurt-Georg Kiesinger erheblich verletzt wurde, scheidet nach Ansicht neutraler Gutachter aus. Die Servo-Unterstützung der Lenkung, das Fahrwerk sowie die Bremsen des von Kiesinger gesteuerten Mercedes 230 waren unmittelbar vor dem Unfall, so die Experten, in einwandfreiem Zustand. Der 72jährige Kiesinger war am Unfalltag frühmorgens in Tübingen gestartet und gegen 14 Uhr — nach dem Mittagessen — in der Nähe von Hildesheim von der Fahrbahn abgekommen.

Vor dem Unfall einwandfrei: Kiesingers Mercedes

Personalien

William L. Mitchell

William L. Mitchell, 61, seit 18 Jahren Stylingchef von General Motors, war noch nie ein Freund von Mercedes-Formen. „Kastenförmig, antiquiert und teutonisch" nannte er sie vor Jahren und trat damit tief ins Daimler-Fettnäpfchen. Als das führende amerikanische Auto-Magazin „Car and Driver" nun rügte, für seinen Cadillac Seville habe er dennoch Anleihen beim Mercedes-Styling genommen, hatte Mitchell neue Freundlichkeiten für Untertürkheim bereit: „Ich will zugeben, ich habe mich von Rolls-Royce beeinflussen lassen. Aber Mercedes? Nie. Wenn schon stehlen, dann raubt man doch eine Bank aus und keinen Krämerladen."

James W. McLernon

James W. McLernon, 49, bisher Produktionschef der Chevrolet Motor Division im amerikanischen Warren/Michigan, wird in Zukunft die VW-Geschicke in den USA lenken. Er soll die Leitung über das Golf-Montage-Werk in New Stanton (US-Bundesstaat Pennsylvania) übernehmen, das Ende 1977 mit der Produktion beginnen soll. Volkswagenchef Toni Schmücker wird seinem neuen Angestellten in Amerika rund 300 000 Mark mehr zahlen müssen als er selbst bekommt: McLernon bezieht ein Jahresgehalt von einer Million Mark.

Corina Piëch

Corina Piëch, 35, Ex-Ehefrau von Audi-Entwicklungschef und Porsche-Enkel Ferdinand Piëch, kam die Idee beim Motorradfahren. Weil die Besitzerin einer 550 cm³-Honda ständig mit dem schlecht zu schließenden Visier ihres Helmes zu kämpfen hatte, beschloß sie die Produktion eines eigenen Helmes, der noch vor Weihnachten auf den Markt kommen soll. Der bei Römer in Ulm produzierte und über 300 Mark teure Vollvisierhelm, für dessen äußere Form Porsche 911-Schöpfer Ferdinand („Butzi") Porsche sorgte, hat als Besonderheit ein innenliegendes Visier, das sich mit leichtem Fingerdruck nach oben und unten verschieben läßt. Ein Name war schnell gefunden: „Porsche-Helm".

TIMERS

Heavy Rider

Fernfahrer-Hobby in Amerika: Dragster-Rennen mit Lastwagen.

Von John G. Rettie

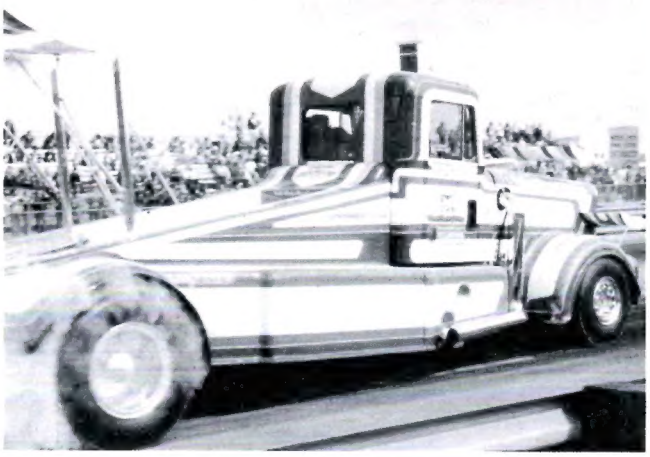
Some rigs are getting the hammer down as hard as possible in Shakey Town and the bears are not biting, you ought to see it, it's an outa sight."

So oder ähnlich tönte es kürzlich aus den Lautsprechern des Privatfunks amerikanischer Lastwagenfahrer in Kalifornien, wo die Verständigung per Ätherwelle in einer Sprache vor sich geht, die selbst guten Kennern des englischen Idioms Schwierigkeiten bereitet. Die Übersetzung des schier unverständlichen Kauderwelschs: „Heute fahren in Los Angeles ein paar Lastwagen volle Pulle und die Polizei hat nichts dagegen. Es ist einmalig."

Die Szene war in der Tat sehenswert. Was nämlich bislang im amerikanischen Motorsport nur übermotorisierten Leichtbauautos vorbehalten war, trieben nun auch schwergewichtige Laster: Dragster-Rennen, bei denen es darauf ankommt, aus dem Stand heraus die Viertelmeile (etwa 400 Meter) so schnell wie möglich zurückzulegen.

Zu Beginn der 50er Jahre, als in den USA von einem 55 Meilen-Limit (ca. 90 km/h) noch keine Rede war, hatte sich im Stadtverkehr von Los Angeles die Sitte eingebürgert, Ampelstarts zu privaten Beschleunigungs-Rennen zu nutzen. Benutzten die hot-rodder – so wurden die Schnellstart-Experten genannt – anfangs ausschließlich öffentliche Straßen, so zogen sie sich zunehmend auf der Flucht vor der Polizei auf abgesicherte Rennstrecken zurück.

Bei den Dragster-Rennen der amerikanischen Lastwagenfahrer geht es recht gemächlich zu: Die tonnenschweren Kolosse entwickeln nicht mehr Temperament als ein Kleinwagen. Traktionsprobleme kennen die Kapitäne des Drag-Strips also kaum — lediglich Jerry Malone, der Fahrer eines Spezial-Lasters (unten), brachte beim Start die Räder zum Durchdrehen — freilich außer Konkurrenz.



Eine ähnliche Entwicklung nahmen die Lastwagenrennen. Amerikas Fernfahrer, die oft ihre eigenen Laster steuern und auf den langen Überlandstraßen im Westen der USA häufig erbitterte Rennen austragen, wollten ihre Duelle legalisieren.

Auf dem Ontario Motor Speedway in Kalifornien, einer Rennstrecke, die eigens für Dragster-Wettbewerbe gebaut wurde, fand jüngst das erste offizielle Lastwagen-Beschleunigungs-Rennen der Welt statt. Fahrer aus ganz Nordamerika hatten zuvor ihre Aufträge so abgestimmt, daß sie zum fraglichen Zeitpunkt in Kalifornien sein konnten, um an dem denkwürdigen Ereignis teilzunehmen.

Über 80 Diesel-Laster waren zum Treffen gekommen und bewarben sich in acht verschiedenen Klassen um die ausgesetzten Preise. So mußten sich beispielsweise in der langsamsten Kategorie schmutzig-braune Müllwagen mit grauen Zementtransportern messen, trafen Zweiachser, nach Motorstärken getrennt, aufeinander, und auch für Dreiachser gab es eine eigene Klasse.

In der offenen Klasse trafen sich Lastwagen ohne PS-Begrenzung mit automatischem

Heavy Rider

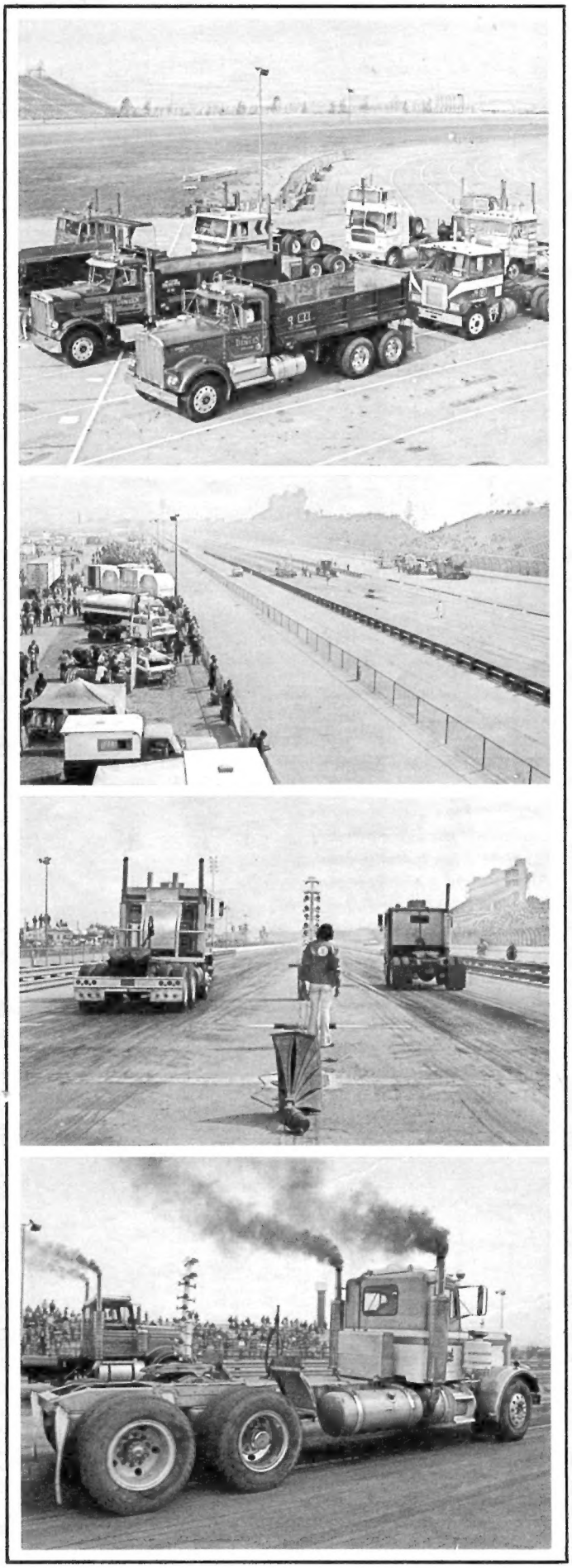
Getriebe. Sie waren auf der Viertelmeilen-Distanz mit Abstand die Schnellsten.

Die Teilnahme-Bedingungen entsprachen streng den Vorschriften des Californian Department of Motor Vehicles – einer Art amerikanischer TÜV, der den Straßenverkehr überwacht. So mußten die Laster technisch in Ordnung und zugelassen sein, profillose Slicks waren verboten, und die Fahrer mußten Führerschein und amtsärztliches Gesundheitszeugnis vorweisen können.

Bereits das erste Rennen zeigte, daß die Teilnehmer Dragster-Neuland betreten mußten. Von ihrem hohen Fahrersitz aus konnten sie nämlich die elektrischen Startsignale – eine Art Ampel, die im Fahrer-Jargon Weihnachtsbaum heißt – nicht sehen. Kurzerhand wurden zwei Ölfässer geleert und der Christbaum darauf placiert. Nun ging es besser.

Auch im Rennverlauf gab es eine Welt-Uraufführung. Jedem Fahrer war gestattet worden, einen Passagier mitzunehmen – meist Ehefrauen, Freundinnen oder Fans. Ein Teilnehmer jedoch hatte seinen Hund mitgebracht. Wohl das erste Mal, daß ein Vierbeiner an einem Dragster-Rennen teilnahm.

Ein anderer Fahrer hatte seine vierjährige Tochter dabei. Sie erschien allerdings der Rennleitung als zu großes Sicherheitsrisiko und mußte so lange an der Hand eines Schiedsrichters warten, bis ihr Vater das Rennen beendet hatte.



Aufs Leistungsgewicht achten die Piloten der qualmenden Diesel-Gefährte nicht sonderlich: Die meisten von ihnen gehen mit einem Beifahrer an den Start zum 400 Meter-Rennen.

Fotos: Rettie

Im Vergleich zu den herkömmlichen Dragster-Läufen verhielt sich der Laster-Wettbewerb freilich wie ein Schnecken- zu einem Pferde-Rennen. Doch die 10 000 zahlenden Zuschauer waren mit dem Gebotenen zufrieden. Immerhin schafften die meisten Lastwagen die Viertelmeile in etwa 20 Sekunden und kamen auf eine Geschwindigkeit von knapp 100 km/h. Zum Vergleich: Die konventionellen Dragster mit riesigen, aufgeladenen Achtzylinder-Motoren schaffen die gleiche Distanz in knapp über sechs Sekunden und kommen dabei auf fast 400 km/h.

Den Tagesrekord für einen serienmäßigen Lastwagen erzielte Harry Boudakian – in seiner Freizeit Fahrer richtiger Dragster. Mit einem zweiachsigen White Freightliner legte er die 400 Meter in 17,72 Sekunden zurück. Seine Spitzengeschwindigkeit am Ende der Distanz: 114 km/h.

Den langsamsten Gewinner gab es in der Klasse für Dreiachser bis 300 PS. Ein 23 Jahre alter Kenworth brauchte 25,62 Sekunden und schaffte 82,1 km/h.

Für Auflockerung der Veranstaltung sorgte eine Spezialanfertigung, die zwar wie ein Lastwagen aussah, in Wirklichkeit jedoch zum Warentransport völlig ungeeignet war. Jerry „Tyrone" Malone, der seinen Heavy Rider „Super Boss Truck of America" getauft hatte, sorgte mit dem Eigenbau für spektakuläre Auftritte und brachte es auf eine Spitze von 143 km/h.

Er war übrigens der einzige, der während des ansonsten gemächlichen Renntages für echte Dragster-Atmosphäre sorgte: Sein Vehikel verließ den Startplatz mit durchdrehenden Rädern und qualmenden Reifen.

Die Spur ins Abseits

Ein typischer Autobahn-Unfall.

An einem Dienstagabend Ende August rollte ein roter Volvo 144 S in gemächlicher Fahrt über die Autobahn von Stuttgart in Richtung Ludwigsburg, die in diesem Bereich einen schlechten Ruf genießt: Trotz scharfer Geschwindigkeitsbegrenzungen kracht es auf der meist überlasteten und mit zahlreichen Baustellen gespickten Strecke häufiger als irgendwo anders.

Auf Höhe der Barockstadt Ludwigsburg wechselte der Volvo-Eigner, ein 69jähriger Richter a. D., vor einer Großbaustelle auf die nur durch eine Nagelreihe vom Gegenverkehr getrennte Schmalspur der anderen Autobahnhälfte. Das zulässige Höchsttempo beträgt dort 60 km/h.

Nachdem der in Begleitung seiner Ehefrau reisende Pensionär eine auf 50 km/h limitierte Stahlflachstraße überquert hatte, geriet er 250 Meter weiter in Schwierigkeiten. Bei Kilometer 564 berührten die rechten Räder des Autos zunächst eine sieben Zentimeter hohe Bordsteinkante, die rund 1,50 Meter von der Mittelleitplanke entfernt ist. Dann überkletterte der Volvo das flache Hindernis und hinterließ eine 2,60 Meter lange Reifenabriebsspur an der Innenkante des Bordsteins.

Als der 69jährige auf die Straße zurücklenkte, geschah das Unheil: Der Volvo entzog sich der Kontrolle seines Fahrers und schleuderte, eine 11,60 Meter lange Reifenspur hinterlassend, auf die Gegenfahrbahn und krachte dort gegen das kantige Vorderteil eines entgegenkommenden Lastzugs. Der Berufsfahrer erlebte die Kollision so: „Der rote Wagen flog so plötzlich auf mich zu, als wollte er mich absichtlich rammen. Ich konnte nur noch ein Stück nach rechts lenken."

Der 60 km/h schnelle Laster riß am Volvo die gesamte linke Seite auf und das Dach ab und schleuderte ihn anschließend auf die Überholspur. In das querstehende Auto prallte noch mit Vehemenz ein Mercedes, der den Volvo gegen die Mittelleitplanke warf. Dort blieb das rundum zerstörte Auto liegen.

Während der Berufslenker im Lastzug unverletzt blieb, die angeschnallte Mercedes-Fahrerin mit leichteren Verletzungen und ihr zehnjähriges Kind ohne Blessuren überlebten, hatte der Unfall für die Volvo-Insassen schreckliche Folgen: Der Richter starb am Unfallort, seine Ehefrau wenig später im Krankenhaus.

Technische Mängel am Fahrzeug oder Alkohol beim Fahrer scheiden nach gründlicher Überprüfung zuverlässig als Unfallursache aus. Vermutlich, so glaubt die Polizei, geriet der 69jährige Pensionär auf der schmalen Fahrspur in Platzangst, als sich der Gegenverkehr näherte. Er lenkte scharf nach rechts und reagierte nach dem Überfahren des Bordsteins zu heftig: Statt das Auto weich auf die Straße zurückzulenken, wurde es abrupt nach links gerissen.

Unfälle dieser Art sind nicht selten und lassen angesichts der regen Bautätigkeit auf bundesdeutschen Autobahnen Schlimmes für die Gesamtstatistik befürchten. „Jede Autobahn-Baustelle fordert ihren Zoll", weiß auch Polizeikommissar Günter Schmidt von der Autobahnpolizei Stuttgart, der wenige Wochen vor dem Volvo-Unfall in der gleichen Baustelle bereits eine ähnliche Kollision mit vier Toten registrieren mußte. *U. B.*

Nach einem abrupten Lenkmanöver war der Volvo auf die Gegenfahrbahn geraten und mit einem Lastzug kollidiert. Im Volvo starben zwei Menschen.

Fotos: Karmahl

Porsche turbo der Superlative:

Modelle und Preise.

Als Anfang 1974 Normalbenzin-Motoren, Kleinwagen und autofreie Sonntage den Gesprächsstoff lieferten, brachte Porsche das schnellste deutsche Auto auf den Markt – den 250 km/h schnellen turbo. Der Erfolg übertraf alle Erwartungen: Von 2000 Exemplaren, die man in den kühnsten Träumen zu verkaufen hoffte, sind bereits heute über 1500 geliefert.

Ein neu gestalteter Frontspoiler und ein überdimensionierter Heckflügel kennzeichnen den turbo-Prototyp, der einen 3,3 Liter-Motor mit über 300 PS Leistung besitzt. Der turbo-Serie entsprechen derzeit noch die Räder.

Das machte Porsche Mut, an weitere Superlative zu denken. Das Ergebnis der Überlegungen ist soweit gediehen, daß Porschechef Dr. Ernst Fuhrmann damit den Selbstversuch gestartet hat. Er pilotiert einen goldgelben turbo mit einem über 300 PS stärken 3,3 Liter-Turbolader-motor. Der Prototyp ist erkennbar an einem überdimensionierten Heckspoiler, in dem ein Kühler für die zugeführte Ladeluft Platz gefunden hat. Auch der Frontspoiler wurde modifiziert, Radkastenverbreiterungen werden als nächste Entwicklungsstufe dazukommen, weil der überstarke Porsche auf beachtlich großem Fuß leben soll: anstelle der jetzt sieben Zoll (vorne) und acht Zoll (hinten) breiten Felgen sollen Ansätze an den Radkästen der jetzigen Karosserie Platz für neun (vorne) und elf Zoll (hinten) breite Felgen schaffen.

Der Wagen, dessen Realisierung Porsche aufs heftigste bestreitet, ist angetan, sämtliche Superlative der deutschen Automobilproduktion in sich zu vereinigen:

- Mit fast 300 km/h Spitzengeschwindigkeit wäre er der schnellste,
- mit weit über 300 PS Leistung der stärkste.
- mit einem Preis von wenigstens 100 000 Mark, abgesehen vom Mercedes 600, das teuerste deutsche Auto.

Lars Schmidt, Vertriebsvorstand der Porsche AG, gesteht zu: „Ideen dieser Art haben wir immer. Aber es gibt keinen Vorstandsbeschluß, ein solches Auto zu bauen. Der Preis ist für uns keine unüberwindliche Grenze. Wenn es für dieses Produkt einen Markt gäbe, dann würde es uns nicht erschrekken, das teuerste deutsche Auto anzubieten."

Leyland Princess teurer

Leyland-Importeur Brüggemann hat die Preise der Princess-Limousinen erhöht. Die neuen Preise (alte in Klammern):

Princess 1800 HL
DM 14 550 (13 990)
Princess 2200 HLX
DM 16 750 (15 990)

Die Aufpreise für Metallic-Lackierung (DM 200) und Automatik (DM 1500) blieben unverändert.

Ein Gang mehr für den Morgan Plus 8

Der Morgan Plus 8, altertümlich aussehendes Spitzenmodell des gleichnamigen britischen Familienbetriebs, wird im nächsten Jahr in modifizierter Form auf den Markt kommen. Der offene Zweisitzer erhält die für den neuen Rover 3500 weiterentwickelte Version des 3,5 Liter-Leichtmetall-V8, die sich durch größere Ein- und Auslaßventile, einen geänderten Ansaugkrümmer und eine neue Auspuffanlage auszeichnet.

Zudem verbessern härtere Ventilfedern die Drehzahlfestigkeit des V8 (Höchstdrehzahl 6000/min), der im Rover 155 PS (114 kW) leistet, im Morgan dank sparsamerer Schalldämpfung aber sicher noch einige Pferdestärken mehr bieten dürfte.

Das neu entwickelte Fünfganggetriebe von Rover wird ebenfalls für den Morgan übernommen, außerdem erhält der britische Klassiker ein neu gestaltetes Armaturenbrett, das, so Importeur Merz, Stuttgart, „leider keineswegs schöner ist als das bisherige".

über 300 PS, fast 300 km/h

Zum Opel-Jubiläum: ein Rekord „Millionär"

Sechs Millionen Opel Rekord seit der Einführung dieser Modellbezeichnung sowie der einmillionste Rekord II – diese beiden Jubiläen waren

Jubiläumsmodell: Opel Rekord „Millionär"

für Opel Anlaß, ein besonders sorgfältig ausgestattetes Sondermodell auf den Markt zu bringen. Der Rekord „Millionär" ist als zwei- und viertürige Limousine sowie als fünftüriger Caravan lieferbar und besitzt serienmäßig unter anderem Drehzahlmesser, Öldruckmesser, Gürtelreifen der Dimension 185/70 SR 14 und eine vom Fahrersitz zu betätigende, elektromagnetische Kofferraumentriegelung (bei der Limousine) beziehungsweise einen Niveauausgleich an der Hinterachse (beim Caravan). Als Antriebsquelle dient der 100 PS (73,6 kW) starke Zweiliter-Vierzylinder.

Die Preise (für Automatik-Versionen in Klammern):

Limousine zweitürig DM 14 750 (15 650)
Limousine viertürig DM 15 450 (16 350)
Caravan fünftürig DM 15 400 (16 300)

Die Modelle der Kadett-Sonderserie hören auf die Bezeichnung Kadett J und Kadett City J, besitzen den 55 PS (40,5 kW) starken 1,2 Liter-Normalbenzinmotor und sind serienmäßig mit Bremskraftverstärker, Automatikgurten, heizbarer Heckscheibe, Sportschaltung und Verbundglas-Windschutzscheibe ausgerüstet.

Die Preise:
Kadett J DM 8795
Kadett City J DM 8900

Dritter im Bund der Opel-Sondermodelle schließlich ist der Commodore Special – mit einem Preis von DM 14 990 der billigste Commodore überhaupt. In der Ausstattung entspricht der mit dem 115 PS (84,6 kW) leistenden 2,5 Liter-Triebwerk ausstaffierte Special dem Rekord L.

Renault Alpine mit sechs Zylindern

Hauptsächlich für den Einsatz bei sportlichen Wettbewerben ist eine neue Version des Renault-Alpine A 310 mit Sechszylinder-Motor gedacht. Renault hat bereits ein Exemplar für die kommende Tour de France gemeldet und will zur Homologation in der Gruppe 4 (Spezial GT-Wagen) 400 Exemplare des neuen Typs bauen, die zum Teil an Privatkunden verkauft werden sollen.

Der Sechszylinder-Alpine, der sich äußerlich durch eine geänderte Frontpartie, Spoiler vorn und hinten sowie durch breitere Reifen (vorn 185/70 VR 13, hinten 205/70 VR 13 auf sieben Zoll breiten Leichtmetallfelgen) vom unverändert weitergebauten Vierzylinder-Modell unterscheidet, besitzt jenen V6-Motor, der auch im Renault 30 TS, Peugeot 604 und Volvo 264 zu finden ist.

Durch eine Erhöhung der Verdichtung von 8,65 : 1 auf 10,1 : 1 und modifizierter Vergaserbestückung stieg die Leistung des Sechszylinders auf 150 PS (110 kW) bei 6000/min, das maximale Drehmoment von 20,8 mkg (204 Nm) wird bei 3500/min erreicht. Die Kraftübertragung übernimmt ein Vierganggetriebe.

Der nach Werksangabe 1015 kg schwere Alpine – 67 Prozent des Gewichts lasten wegen der Heckmotorbauweise auf der Hinterachse – soll in 7,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigen und 225 km/h schnell sein.

Peugeot 104 GL/SL: ab 9140 Mark

Peugeot empfiehlt für die neuen Modelle 104 GL und SL Preise zwischen 9000 und 10 000 Mark:

104 GL 44 PS	DM 9140
104 GL 6 57 PS	DM 9595
104 SL 57 PS	DM 9990

Neue Saab-Preise

Für die modifizierten Saab-Modelle Jahrgang 1977 gelten folgende Preise:

96 L zweitürig	DM 14 750
99 GL zweitürig	DM 18 975
99 GL Super zweitürig	DM 19 505
99 GL Super viertürig	DM 20 463
99 GL Super Combi-Coupé dreitürig	DM 21 555
99 GL Super Combi-Coupé fünftürig	DM 22 513
99 EMS	DM 23 500
99 GLE	DM 24 975

Citroen erhöht die Preise

Die Preise der durch verschiedene Modifikationen aufgewerteten Citroen-Modelle (siehe Heft 16/1976) liegen teilweise über den bisherigen. Die neuen Preise (alte in Klammern) der wichtigsten Modelle:

2 CV Special	DM 5 890	(5 800)
2 CV 4	DM 6 320	(6 190)
2 CV 6	DM 6 590	(6 190)
Dyane 6	DM 7 490	(7 390)
GS Special	DM 9 795	(9 500)
GSX	DM 10 490	(10 390)
GS Break	DM 12 290	(12 190)
CX 2000	DM 17 300	(16 900)
CX 2000 Super	DM 19 650	(18 590)
CX 2400 Super	DM 20 950	–
CX 2400 Pallas	DM 21 950	–
CX 2400 Super Break	DM 21 850	–
CX 2200 D Super	DM 20 590	(19 440)
CX 2200 D Break Confort	DM 21 900	(20 800)

Wie schnell die Deutschen fahren

Großuntersuchung auf Autobahnen: fast 1,2 Millionen Autos gemessen — hohe Spitzengeschwind

Als vor zwei Jahren die knappe CDU/CSU-Mehrheit im Bundesrat das drohende 130 km/h-Limit — zumindest vorläufig — zu Fall brachte und für den Versuch mit der unverbindlichen Richtgeschwindigkeit plädierte, gab es über das Tempo auf Autobahnen nur vage Anhaltspunkte. Wie schnell tatsächlich gefahren wird, darüber bestand bei Politikern und Verkehrsexperten gleichermaßen Unklarheit.

Licht ins Dunkel bringt nun erstmals eine Untersuchung, die insgesamt neun Monate dauerte und im Juni 1976 abgeschlossen wurde. An 70 Punkten des Autobahnnetzes hatten elektronische Meßgeräte die Geschwindigkeit von 1,185 Millionen Fahrzeugen gemessen. Darunter waren 231 000 Lastwagen, Omnibusse und Wohnwagengespanne.

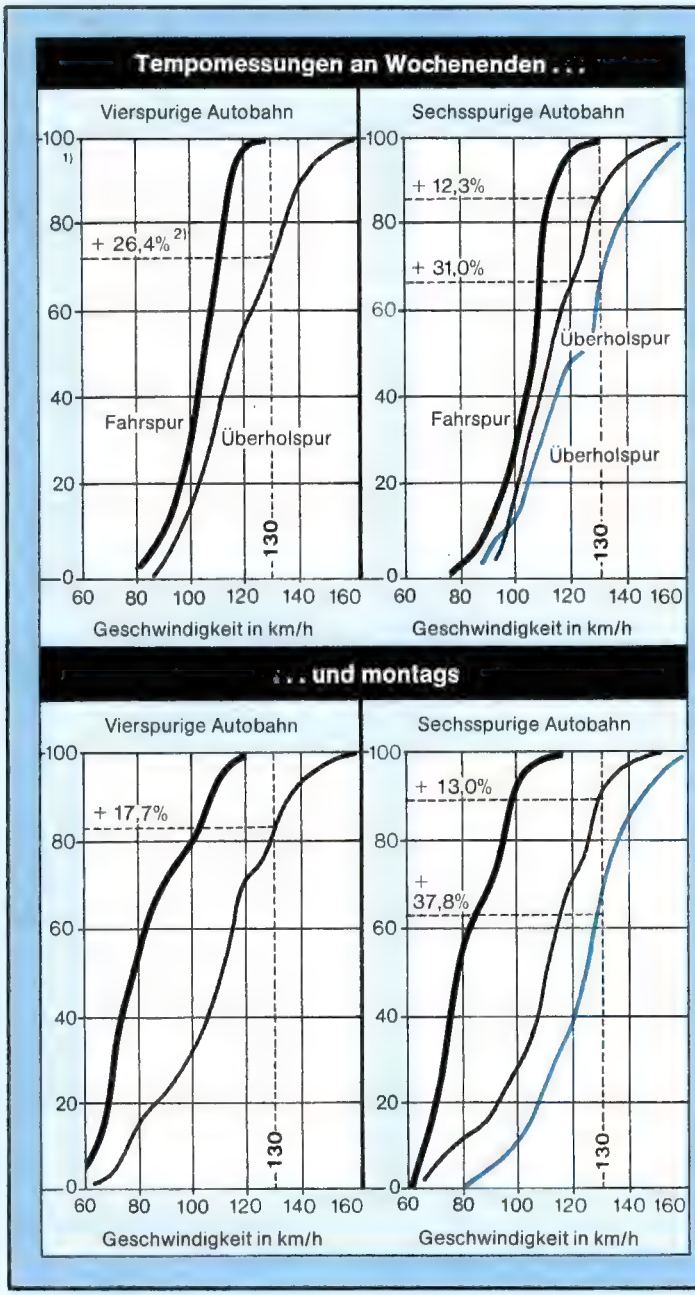
Das Ergebnis: 14,7 Prozent aller gemessenen Fahrzeuge fuhren schneller als 130 km/h. Ohne den beachtlichen Anteil von Lastwagen (jedes fünfte Gefährt war ein Laster) erhöhte sich das Geschwindigkeitsniveau nochmals. 18,3 Prozent aller Personenwagen durcheilten die Meßstellen mit einem über 130 km/h liegenden Tempo.

Die Bedingungen zum Schnellfahren waren freilich besonders günstig. Grundsätzlich fanden die Messungen nur bei geringer bis normaler Verkehrsdichte und absolut trockener Strecke statt, so daß höhere Geschwindigkeiten jederzeit gefahrlos möglich waren. Zusätzlich verzichtete man, um das Gesamtergebnis nicht zu verfälschen, auch auf Messungen während der Hauptreisezeit, in der auf den überfüllten Autobahnen zügiges Fahren kaum möglich ist.

Daß in erster Linie Verkehrsdichte und Zustand der Straße das Tempo bestimmen, bestätigen die detaillierten Meßergebnisse.

Während auf der regelmäßig von Lastern besetzten rechten Fahrspur schnelles Fahren nie möglich war und nicht ein einziges Auto die Meßgeräte mit mehr als 130 km/h passierte, lagen die Geschwindigkeiten auf der Überholspur deutlich höher. Bei freier und trockener Strecke überschritten dort 19,5 Prozent der Autofahrer die 130 km/h-Marke.

Noch deutlichere Unterschiede gibt es bei Autobahnen mit jeweils drei Fahrspuren pro Richtung, die durchweg neueren Datums sind und sich durch großzügigen Ausbau auszeichnen. Zwar geht es auch hier auf



iten selten.

der rechten Fahrspur langsam zu, doch bereits auf der mittleren Spur ist der Anteil der über 130 km/h schnellen Fahrer 13,8 Prozent. Auf der von Lastzügen nicht benutzten Überholspur waren es 35,6 Prozent.

In welchem Ausmaß die zu Tempo 80 verpflichteten Laster den Verkehrsfluß drosseln, dokumentieren Vergleiche zwischen normalen Wochentagen und jenen Zeiten, wenn Autobahnen für den Schwerlastverkehr gesperrt sind: an Wochenenden und Feiertagen.

Ohne die rollenden Hindernisse auf der rechten Spur ging es auch auf zweispurigen Strecken durchweg zügiger zur Sache. 26,4 Prozent der Autofahrer konnten dann die 130 km/h-Marke überschreiten. Auf der rechten Fahrspur freilich ließ sich auch an Lkw-freien Tagen höhere Geschwindigkeit nicht realisieren: Omnibusse und Wohnwagengespanne hatten dort die Rolle der Bremser übernommen.

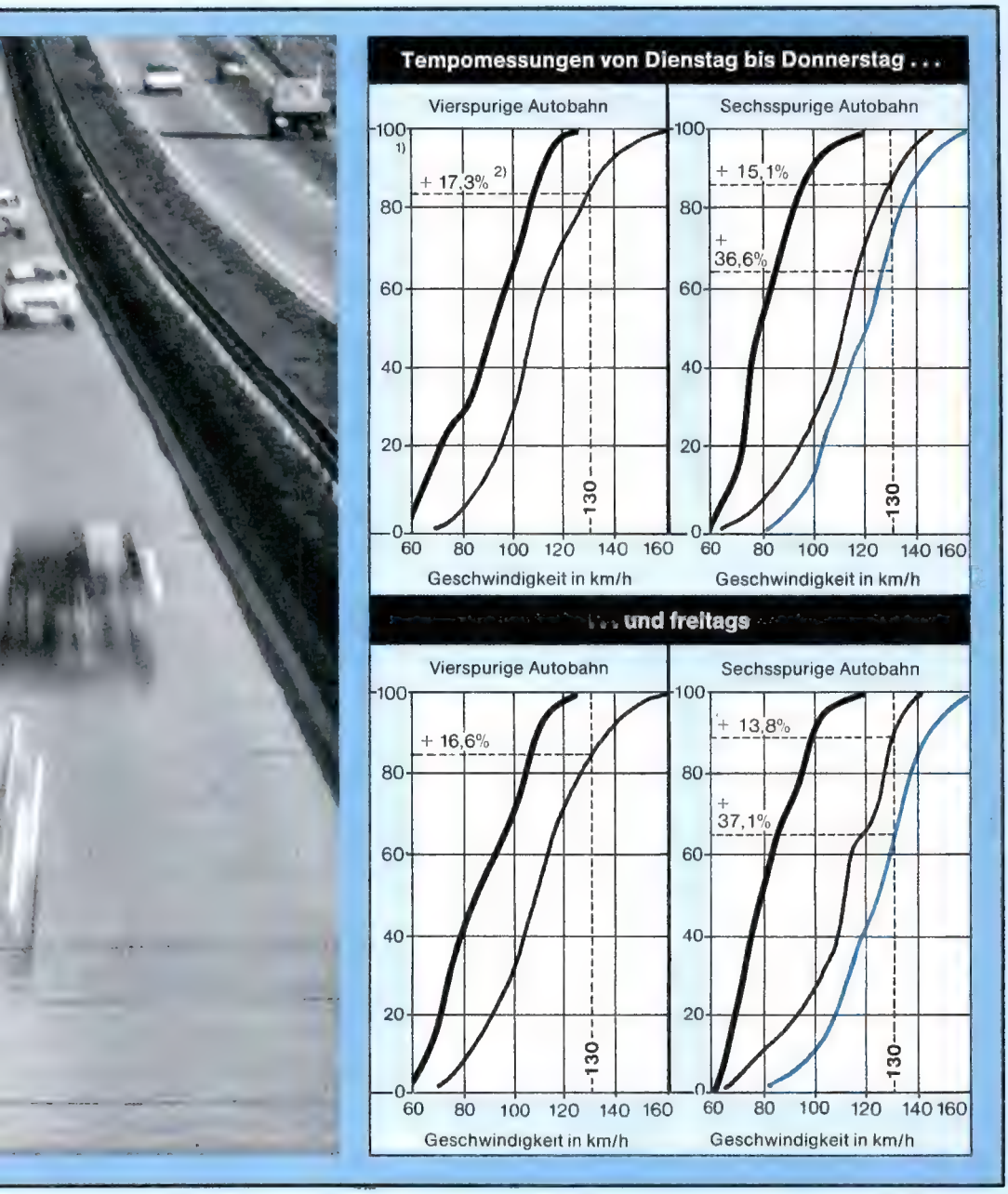
Obwohl auf den Überholspuren zügig gefahren wird, sind hohe Spitzengeschwindigkeiten äußerst selten. Auf Autobahnen mit zwei Spuren pro Richtung waren es, je nach Wochentag, nur 0,2 bis maximal 0,8 Prozent aller dort gemessenen Wagen, die mehr als 160 km/h fuhren.

Auf dreispurigen Strecken wird naturgemäß etwas schneller gefahren. Hier drangen, wiederum je nach Wochentag, zwischen 0,3 und 1,5 Prozent der gestoppten Autos in Geschwindigkeitsbereiche von über 160 km/h vor. In erster Linie waren es großvolumige und leistungsstarke Limousinen, die am bundesdeutschen Unfallgeschehen nur wenig beteiligt sind.

Obwohl auf einigen Strecken des Autobahnnetzes schnell gefahren wird, bescheinigt die allgemein günstige Unfallentwicklung auf Autobahnen dem Gros der Fahrer ein hohes Maß an Verantwortungsbewußtsein. Denn die Richtgeschwindigkeit wird nur überschritten, wenn es gefahrlos möglich ist; sie wird auch deutlich unterschritten bei Regen, Dunkelheit und schlechter Sicht.

Utopisch sind die von den Meßgeräten registrierten hohen Geschwindigkeiten ohnehin für den größten Teil des Streckennetzes. In den großen Ballungsgebieten beispielsweise, wo es auch die meisten Unfälle gibt, sorgt die starke Verkehrsbelastung für weit geringere Durchschnittswerte — häufig sogar für Tempo null.

Uwe Brodbeck



Mit beschränkter Haftung

Erster Stoßdämpfer-Massentest zeigt erschreckende Ergebnisse.

Rund 7,5 Millionen bundesdeutsche Autofahrer leiden unter Kontaktschwierigkeiten, und bei mehr als einer Million von ihnen ist die Krankheit schon so weit fortgeschritten, daß sie eine erhebliche Bedrohung für ihre Umwelt darstellen. Doch kaum einem ist der Ernst der Lage bewußt — sie fahren, ohne es zu ahnen, mit mehr oder weniger defekten Stoßdämpfern, die den festen Kontakt zwischen Rädern und Fahrbahn nicht mehr garantieren können.

Dabei gehören Stoßdämpfer zu jenen Autoteilen, die mit am stärksten beansprucht werden und oft frühem Verschleiß anheimfallen. Statistiker der Dämpfer-Firma Boge aus Eitdorf bei Siegburg errechneten, daß bei einer Fahrstrecke von 15 000 Kilometern mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h die Stoßdämpfer 50 Millionen mal in Aktion treten müssen.

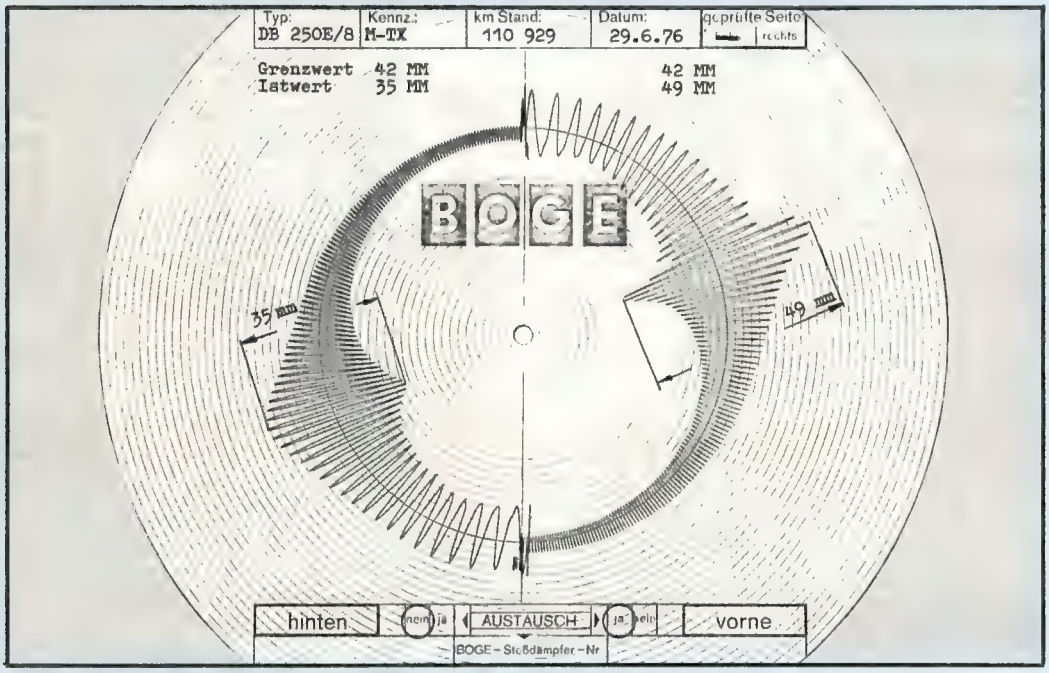
Doch trotz dieser enormen Arbeitsleistung stellen die Schwingungsdämpfer (so lautet ihre technisch offizielle Bezeichnung) so gut wie nie ihren Dienst plötzlich ein, sondern lassen vielmehr in ihrer Leistung — vom Fahrer in den meisten Fällen unbemerkt — allmählich nach. Wenn aber beispielsweise ein plötzliches Ausweichmanöver mit Überschlag endet, war oft ein verschlissener Dämpfer die Unfallursache.

Obwohl sich alle Experten darüber einig sind, daß mangelhafte Stoßdämpfer die Fahrsicherheit extrem einschränken, wird bei der regelmäßigen TÜV-Untersuchung auf eine Dämpfer-Kontrolle vorerst verzichtet. Grund: Dem sonst so perfekt ausgestatteten TÜV fehlt das notwendige Gerät, weil es bislang noch kein zuverlässig arbeitendes Prüfinstrument für alle Auto- und Dämpfertypen gab.

Wie unentbehrlich freilich eine Überwachung ist, bewies jüngst das Allianz Zentrum für Technik in Ismaning bei München. Bei einer groß angelegten Prüfaktion mit einem von Boge neu entwickelten Schock-Tester, die sich über vier Jahre erstreckte und bei der 4061 Autos aller Marken auf defekte oder zumindest kränkelnde Stoßdämpfer untersucht wurden, kam das Institut zu erschreckenden Ergebnissen.

38,8 Prozent aller Prüflinge wiesen zumindest einen Dämpfer auf, der entweder total defekt war oder zumindest in seiner Wirkung außerhalb der gesetzten Toleranzen lag. 4,8 Prozent der gecheckten Autos hatten nicht einen einzigen korrekt arbeitenden Stoßdämpfer aufzuweisen.

Von den insgesamt 16 244 überprüften Dämpfern wurden 3197 (knapp 20 Prozent) beanstandet. Auffallend oft, nämlich 1893 mal, arbeiteten die Stoßdämpfer an der Vorderachse mangelhaft, wobei die rechte Seite mit 1003 Ausfällen überproportional vertreten war.



Stoßdämpfer-Prüfdiagramm: 49 Millimeter Ausschlag (rechts) sind zu viel

Den Grund dafür kann Professor Max Danner, Chef des Allianz-Instituts, nur vermuten. Er glaubt, daß häufiges Überfahren von Bordsteinen beim Einparken und die manchmal schlechtere Fahrbahnbeschaffenheit auf der rechten Straßenseite zumindest mitschuldig sind. Hinzu kommt, daß die Vorderachse beim Bremsen stärker belastet wird und somit ihre Stoßdämpfer mehr als die an der Hinterachse in Mitleidenschaft gezogen werden. Beweis: An der Hinterachse waren mit 1304 mangelhaften Dämpfern 589 Ausfälle weniger zu beklagen.

Darüberhinaus beweist die Untersuchung, daß meist beide Stoßdämpfer an einer Achse gemeinsam den Geist aufzugeben pflegen. Danner empfiehlt deshalb, defekte Dämpfer nie einzeln, sondern stets paarweise rechts und links auszutauschen.

Da in der Münchner Untersuchung alle gängigen Marken prozentual fast in gleicher Zahl wie am Gesamt-Autobestand der Bundesrepublik vertreten waren, ist eine Hochrechnung zulässig. Demnach fährt mehr als ein Drittel aller deutschen Autos mit mangelnder Straßenhaftung einher. *hrr*

Der Fall „Monza Steel"

Anklage gegen die Reifenfirma Metzeler erhoben.

In den Akten der Münchner Staatsanwaltschaft geht es um ein Produkt, das die 1974 abgedankten Verantwortlichen der Reifenfirma Metzeler Kautschuk AG zu vertreten haben: In zwölf Verkehrsunfällen soll der Hochgeschwindigkeitsgürtelreifen Metzeler „Monza Steel" zu zwölf Verkehrsunfällen mit sieben Toten geführt haben.

Erst das neue Management hatte eine Rückrufaktion eingeleitet. Etwa 12 000 „Monza Steel" wurden eingetauscht, der Ruf des Hauses litt dennoch: 1975 ging der Metzeler-Reifenverkauf um 600 000 Stück zurück – auf weniger als drei Millionen bei einer Kapazität von über vier Millionen.

Fehlerhafte Konstruktion wird in drei Gutachten behauptet. Von zu breitem Gürtel wird gesprochen, und höchst problematisch ist die Munition des Staatsanwalts. Die neue, jetzt zum Chemiekonzern Bayer gehörende Metzeler Kautschuk AG hat zur Wahrheitsfindung den damaligen Produktionsprozeß nachvollzogen, genau nach Konstruktion, Formen und Ausführungsnormen. Tests mit diesen Reifen haben keinen Hinweis auf einen Konstruktionsfehler ergeben, wobei freilich zu bedenken ist, daß die einzeln nachgefertigten Pneus vermutlich mit besonderer Sorgfalt produziert wurden.

Ein Techniker der österreichischen Reifenfirma Semperit und ein Notar bescheinigten die Gegenprobe, mit der laut Metzeler die drei Anklagegutachten widerlegt sind. Die Verteidigung wird es nutzen und der Teusel sitzt in der Praxis: Zu wenig Luftdruck kann zu ebensolchen Ausreißern führen. Ob aus dem Beweismaterial zu belegen ist, daß der Mindestluftdruck eingehalten wurde, bleibt offen.

Die Schuldfrage bei einer gewissen Empfindlichkeit kann schließlich auch die Automobilhersteller betreffen, die den Reifen freigegeben haben: Es wäre nicht der erste Prozeß, bei dem über Worte und Kommazahlen in Betriebsanleitungen gestritten wird.

Auf 146 Seiten der Anklageschrift ist sich die Staatsanwaltschaft sicher, daß „Monza Steel" ungewöhnlich auffällig geworden ist. So mag außer Betracht bleiben, in welchem Maß bei anderen Reifenfabrikanten irgendwann einmal ähnliche Schäden aufgetreten sind. Es hat sehr lange gedauert, bis die von Michelin ausgehende Gürtelreifen-Idee konstruktiv beherrscht wurde.

Ein Stahlgürtel stellt ganz besondere Konstruktions- und Fertigungsprobleme. Die Staatsanwaltschaft spricht von einem atypischen, nur beim „Monza Steel" festgestellten Defektverhalten und wirft der damaligen Geschäftsleitung nicht zuletzt vor, den gebotenen Rückruf unterlassen zu haben. Andere Firmen waren vorsichtiger, Unfallhäufungen hat es bei ihnen offenbar nicht gegeben.

In der Branche wird prozessual ein Hornberger Schießen erwartet, doch schwere Sorge macht der Image-Verlust für alle: Wenn dem Kunden die Angst im Nacken sitzt, kann jeder Verdacht zu teuren Rückruf-Forderungen führen. *PS*

Zur Haftung der Hersteller

Bernd Splitter, Jurist in München, zum Fall Metzeler:

„Schadenersatzansprüche jeder Art sind gegen Lieferanten und Hersteller für Personenunfälle und Sachschäden ausgeschlossen." So steht es in den allgemeinen Geschäftsbedingungen der Reifenhersteller. Die Chancen, nach einem Reifendefekt den Schaden ersetzt zu bekommen, sind demnach äußerst gering.

Liegt ein Fabrikationsfehler vor, so kann sich der Hersteller durch den Nachweis einer ordnungsgemäß geführten Betriebsorganisation im Regelfall haftungsrechtlich entlasten. Anders dagegen bei einem Produktionsfehler. Ein Anspruch aus der sogenannten Produktionshaftung ist dann erfolgreich durchsetzbar, wenn der Fehler schon bei der Entwicklung und Berechnung des Produkts aufgetreten und für die Serie nachweisbar ist. Hinsichtlich der Beweislast hat hier die Rechtsprechung dem Betroffenen geholfen, so daß er zwar den Schadenshergang, nicht aber gleichartige Fälle nachzuweisen hat. Der Hersteller muß sich entlasten.

Trotzdem ist die Rechtslage für den Autofahrer nicht günstig: Gutachten und Prozeßkosten verschlingen Geld, der Beweis, daß nicht äußere Einwirkung oder zu geringer Luftdruck Schadensursache waren, ist schwer zu erbringen, die Abwicklung des Anspruchs zeitraubend.

Bei bloßen Sachschäden zeigen sich die Reifenhersteller teilweise kulant. Wird die Luftdruckmessung durch Zeugenaussagen bewiesen, so werden oft die Reparaturkosten für das Auto ohne Anerkennung einer Rechtspflicht ersetzt. Gibt es wie im Falle Metzeler Verletzte oder Tote, so stehen die Erfolgschancen erfahrungsgemäß schlecht: Man verschanzt sich hinter Geschäftsbedingungen.

Reifenplatzer: falscher Luftdruck oder Produktionsfehler?

„Ich habe eine so merkwürdig abstrakte Phantasie"

Interview mit Bundesminister Hans Matthöfer über Forschungsprogramme für Auto und Verkehr.

?: *Herr Minister, Sie lassen forschen. Mit jährlich rund zehn Millionen Mark aus Bundesmitteln fördern Sie die Suche nach neuen Lösungen auf dem Gebiet Auto und Verkehr. Welche Ziele haben Sie dabei gesteckt?*

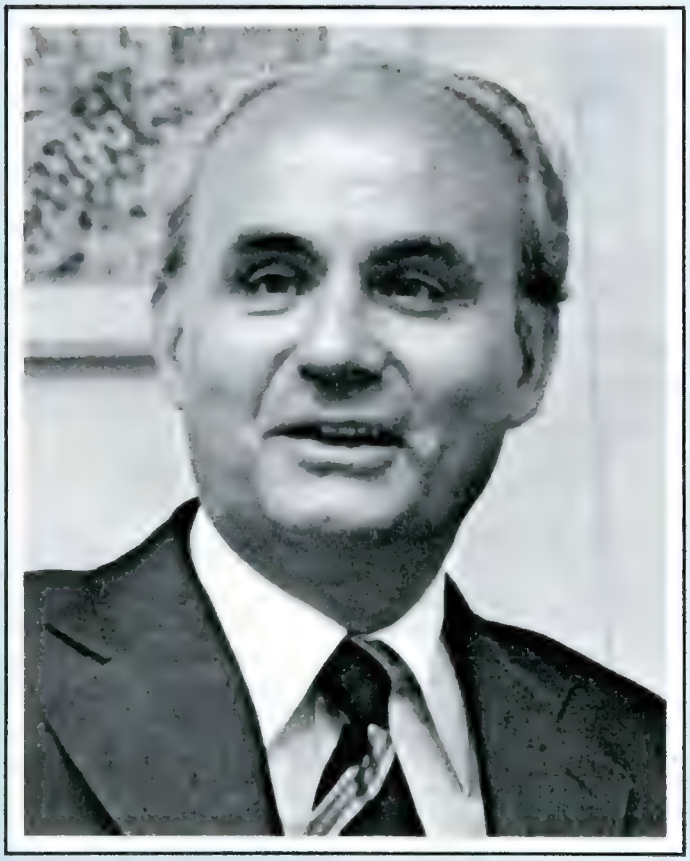
Matthöfer: Wir haben die Entwicklung der nächsten 20, 30 Jahre im Auge. Dann wird Benzin wegen der absehbaren Verknappung von Erdöl viel teurer geworden sein als heute. Wir forschen deshalb mit Schwerpunkt auf Antriebssystemen und Alternativ-Kraftstoffen.

?: *Wo lassen Sie forschen?*

Matthöfer: Bei Automobil-und Zuliefererindustrie, Hochschulen und wissenschaftlichen Einrichtungen. Versuche mit einer 15prozentigen Methanol-Beimischung zum Benzin laufen bei VW, beim Umweltbundesamt in Berlin, bei der Deutschen Shell und bei der Brenntag, einer Tochtergesellschaft der Veba. Daimler-Benz arbeitet mit Bundesmitteln an einem Wasserstoffmotor und dem dazugehörigen Wasserstoff-Tank, weil wir der Meinung sind, daß die Entwicklung zum Wasserstoff gehen wird. Elektromotoren schließlich werden im Linienbus-Einsatz in Mönchengladbach und Düsseldorf erprobt.

?: *Welche Ergebnisse hat die Forschungsarbeit während Ihrer Amtszeit gebracht?*

Matthöfer: Wir haben als Forschungsministerium die Aufgabe, Tendenzen zu erkennen und etwa 30 Jahre in die Zukunft vorauszudenken. Und da sehen wir eine bedrohliche Ölverknappung und eine erhebliche Verteuerung der Rohstoffe. Deshalb müssen wir rechtzeitig Technologien bereitstellen, um nicht unvorbereitet in eine Zwangslage zu geraten.



Bundesforschungsminister Hans Matthöfer

?: *Wie lange wird es noch dauern, bis die Allgemeinheit konkreten Nutzen aus Ihrem Forschungsprogramm ziehen kann?*

Matthöfer: Methanol wird als Mischkomponente zum Benzin die am kurzfristigsten zu realisierende Lösung sein, weil der Betrieb mit Methyl-Kraftstoff – reines Methanol wird es sicher nicht sein müssen und auch nicht sein sollen – die geringsten Änderungen an den Fahrzeugen und an der bestehenden Infrastruktur erfordert.

?: *In welcher Relation wird der Preis von Methyl-Kraftstoff zu dem herkömmlichen Superbenzin stehen?*

Matthöfer: Der Preis des Methanols entspricht – bezogen auf gleiche Energiemenge – etwa dem von Superbenzin. Man sollte aber nicht vergessen, daß Methanol heute aus Erdgas gewonnen wird, dessen Verknappung ebenfalls abzusehen ist.

?: *Der Kohlenwasserstoff Methanol wäre aber auch aus Kohle oder Braunkohle herzustellen.*

Matthöfer: Man schätzt, daß Kohle etwa 90 Prozent aller fossilen Brennstoffvorräte ausmacht. So gesehen hat Methanol langfristig durchaus eine realistische Chance. Aber wir benötigen zur Umwandlung Hochtemperatur-Reaktoren, weil sonst 50 Prozent der Kohle verbraucht würde, um die zur Vergasung der übrigen 50 Prozent erforderliche Hitze zu produzieren. Das führt zu einer unwirtschaftlichen Kostenrechnung.

?: *Warum dann nicht gleich Benzin aus Kohle gewinnen? In dieser Technologie hatte Deutschland doch bis 1945 einen vergleichsweise hohen Entwicklungsstand erreicht.*

Matthöfer: Die Umformung von Kohle in Benzin ist technisch möglich, beim heutigen, immer noch relativ niedrigen Benzinpreisniveau aber nicht rentabel. Ein Liter Benzin aus Kohle würde etwa 1,40 Mark kosten.

?: *. . . ohne Mineralölsteuer?*

Matthöfer: Ohne Steueraufschlag. Was wir derzeit auf diesem Sektor unternehmen, sind Verflüssigungsprojekte in Zusammenarbeit mit Amerikanern. In den USA ist ja auch die Erdölindustrie schon in diese Technologie eingestiegen. Aber was wir jetzt machen, das ist eine Art zähflüssiger Teer, aus dem Schwefel und Asche entfernt wurden

Kommen, bevor der Winter kommt. Begrenzte Stückzahl.

Renault 20-Eiskönige. Mehr Wintersicherheit zum Extra-Preis: DM 15.845,-*

Jetzt bei Ihrem Renault-Händler: die Eiskönige.

Ein besonders preis-attraktives Renault 20-Sondermodell mit Extra-Winter-Sicherheitsausstattung:

- 4 Winterhaftreifen** zusätzlich, montagefertig auf Felgen gezogen und ausgewuchtet
- 2 Halogen-Nebelscheinwerfer
- Nebelrückleuchte

Dazu das frontgetriebene Sicherheitsfahrwerk mit Schräglenker-Hinterachse, die beispielhafte Sicherheitskarosserie, der wohnlich-geräumige, bei Bedarf mollig-warme Innenraum.

Mit Platz sogar für Ihre Ski! Und das Ganze für DM 15.845,– für den Eiskönig in der L-Version. Oder DM 16.345,– für den 20 TL-Eiskönig.

Die Renault 20-Eiskönige: Da hat der Winter keine Chance – und der schnell entschlossene Käufer ein ansehnliches Sümmchen gespart. (Sie wissen ja selbst, wie teuer heutzutage z. B. ein zweiter Satz guter Reifen ist.) Wie wär's? Sicherer ist schließlich sicherer!

*ab deutschem Auslieferungslager (Unverbindliche Preisempfehlung der Deutsche Renault AG für den Renault 20 L in der Eiskönig-Version.)
**(Der besondere Service Ihres Renault-Händlers: Er lagert die kompletten Räder für Sie ein. Und bevor der erste Schnee fällt, montiert er sie. Alles natürlich kostenlos.)

Problemlos finanziert: Renault Credit-Bank

Autotechnik für den Menschen. RENAULT

Thomas Hauser, 25, Versicherungskaufmann:
„Zuerst konnte ich es gar nicht glauben, bis ich ihn selbst ausprobiert habe, den WEYER REGENABWEISER. Ich kann Ihnen sagen: die Wirkungsweise ist verblüffend – der Regen perlt nur so ab! Restlos überzeugt hat mich dann die wochenlange Wirkung auf Seiten-, Heckfenster und Außenspiegel.
Selbst bei stärkstem Regen oder Schnee habe ich jetzt immer klare Sicht.
Weil ich viel fahre, erneuere ich den WEYER REGENABWEISER auf der Windschutzscheibe fast jede Woche. Das geht schnell und einfach.
Also, wenn Sie mich fragen, für Autofahrer, die auf Landstraßen und Autobahnen fahren, gibt's nur eins: den WEYER REGENABWEISER. Denn Sie wissen ja selbst, wie wichtig gute Sicht ist."

weyer

4 Düsseldorf 32, Abt. 14
Erhältlich im Fachhandel, in Kaufhäusern und bei Ihrer Tankstelle.

Matthöfer-Interview

und der bei etwa 120 bis 140 Grad flüssig und in Kraftwerken umweltfreundlich verbrannt werden kann.

?: *Keine Rohstoffprobleme wirft der unbegrenzt verfügbare Wasserstoff auf . . .*

Matthöfer: . . . der vom Preis her nicht konkurrieren kann, solange das Benzin auf heutigem Kostenniveau steht. Aber es gibt darüber hinaus noch so viele Probleme mit dem Wasserstoffmotor, daß an eine Alltagstauglichkeit vor dem Jahr 2000 nicht zu denken ist. Das Hauptproblem ist die Energiespeicherung. Wir arbeiten neuerdings mit einem Metallhydrid-Speicher und haben damit schon akzeptable Leistungsverbesserungen erreicht. Für einen Aktionsradius von 400 Kilometern aber müßten wir für einen Kleintransporter mit Tankgewichten rechnen, die bei etwa 800 Kilogramm liegen. Der Wasserstofftank ist zwar leistungsfähiger als die Batterie, wir stehen jedoch vor dem gleichen Problem wie beim schwergewichtigen Speicher für Elektromotoren . . .

?: *. . . die bis heute nur in Kurzstrecken-Kleinlastern und Versuchsomnibussen zum Einsatz kommen. Darf man dem Elektroauto denn überhaupt eine Zukunft auf breiterer Basis zutrauen?*

Matthöfer: Das ist schwer zu sagen. Immerhin aber unternehmen die Amerikaner große Anstrengungen, hinter denen wir natürlich nicht zurückstehen wollen. In den USA war ja geplant worden, im Zeitraum von 1977 bis 1982 rund 160 Millionen Dollar in die Erforschung und Entwicklung von Elektrofahrzeugen zu stekken. Präsident Ford hat sich aber nun anscheinend gegen dieses Programm gewandt. Die Amerikaner haben nämlich errechnet, daß 90 Prozent aller Autofahrten in einem Bereich liegen, der mit Elektrowagen abzudecken ist. Damit bietet sich diese Art Auto zumindest als Zweitwagen an. Die erreichbare Treibstoffersparnis könnte beachtlich sein.

?: *Wenn Ihr Ministerium aber weiterhin Millionenbeträge in derartige Forschungsobjekte steckt, dann müssen Sie doch vom endlich erfolgreichen Abschluß Ihrer Arbeit überzeugt sein?*

Matthöfer: Das eigentliche Problem ist ja gelöst – es laufen Autos mit Methyl-Kraftstoff, mit Elektro- und Wasserstoffmotoren. Nun kommt es darauf an, die Systeme in mühevoller Kleinarbeit zu optimieren. Dabei dürfen wir nicht vergessen, daß wir nicht ausschließlich an Kraftstoffersparnis, sondern auch an umweltfreundlicheren Antriebssystemen arbeiten müssen.

?: *Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz sind Kriterien eines anderen von Ihnen geförderten Projekts – des Langzeitautos. Welche Ergebnisse wurden dabei erzielt?*

Matthöfer: Da haben wir nur eine Studie gemacht, in der Porsche einmal darstellen sollte, wie ein Auto aussehen müßte, das umweltfreundlich und langlebig ist, dessen Überreste gut rezykliert werden können, das wenig Treibstoff verbraucht – und bei dem nicht ein Vorzug auf Kosten des anderen geht. Die theoretische Untersuchung soll bis Ende dieses Jahres abgeschlossen sein.

?: *Ein Wegwerfauto existiert in Ihrer Planung also nicht?*

Matthöfer: Ein Wegwerfauto kann ich mir im Moment nicht vorstellen und nicht wünschen, da die Rohstoffprobleme in absehbarer Zukunft nicht geringer werden.

?: *In einem Untersuchungsbericht Ihres Ministeriums heißt es, technologischen Sicherheitseinrichtungen im Straßenverkehr, „die der Steuerung der Verkehrsteilnehmer nicht zugänglich sind", käme besondere Be-*

Hans Matthöfer . . .

übernahm im Mai 1974 das Bundesministerium für Forschung und Technologie. Der 51jährige Diplomvolkswirt ist seit 1961 Mitglied des Bundestags. Zuvor arbeitete er im Vorstand der Gewerkschaft IG Metall.

. . . und sein Ministerium

Das mit einem Haushaltsetat von rund vier Milliarden Mark (1976) versehene Bundesministerium unterstützt und fördert Forschungsvorhaben der Industrie und Hochschulen. Für die Suche nach neuen Transport- und Verkehrssystemen werden 1976 insgesamt 154,5 Millionen Mark ausgegeben.

deutung bei. Heißt dies, daß der Forschungsminister an Verkehrs-Leitsysteme denkt, die den Autofahrer in seiner Entscheidungsmöglichkeit soweit einschränken, daß er sich keine unerwünschten Eigenmächtigkeiten mehr erlauben kann?

Matthöfer: Die von Ihnen zitierte Aussage ist nicht als Vorschlag zu sehen, den Bewegungsraum des Autofahrers einzuengen. Es bedeutet nur, daß wir den Autofahrer nicht zum Jet-Piloten machen dürfen, bei dem wir eine ganze Bandbreite von Fähigkeiten voraussetzen. Nicht Reglementierung, sondern die Suche nach Technologien, die nur ein Mindestmaß an Forderungen an den Autofahrer stellen, ist das Ziel.

?: *Darf der Autofahrer dann erwarten, daß die Arbeit an seiner Zukunft, die in Ihrem Ministerium zumindest in der Theorie schon begonnen hat, von fundierteren Grundlagen ausgeht als der Wunsch des Forschungsministers, durch eine Autobahn-Höchstgeschwindigkeit 2000 bis 3000 von tatsächlich pro Jahr weniger als 1000 Verkehrstoten zu retten?*

Matthöfer: Der Bezug auf die Autobahn wurde mir von einigen Medien in den Mund gelegt. Ich habe von Verkehrstoten generell gesprochen – und es beunruhigt mich, daß pro Jahr 3000 Menschen sterben sollen, die vielleicht durch organisatorische Änderungen gerettet werden könnten. Und ich habe nun einmal eine so merkwürdig abstrakte Phantasie, daß es mich ungeheuer befriedigt, Unfälle zu verhindern. Seit 1970 sind die Betriebsunfälle um ein Drittel zurückgegangen. Und ich kann mir die abgehackten Finger und ausgequetschten Augen in millionenfacher Zahl sehr gut vorstellen, die ich durch Gesetze verhindert habe. Es tut mir gut.

Bosch zum Thema „Benzin sparen“:

Sie sparen bis zu ½ l Benzin auf 100 km mit neuen Bosch Zündkerzen.

Viele fahren mit ihren Zündkerzen länger als der Hersteller empfiehlt: Sie überschreiten die Wechselintervalle.

Die Folge: Mögliche Zündaussetzer, die man beim Fahren kaum bemerkt.

Ergebnis: Mit altersschwachen Zündkerzen braucht Ihr Wagen mehr Benzin als nötig: Auf 100 km bis zu 1/2 Liter. Wechseln Sie daher rechtzeitig Ihre Zündkerzen. Und:

Bestehen Sie auf Bosch. Denn nichts ist wirtschaftlicher als Qualität.

BOSCH

KE 275a BMZ

Schöpfungsstätte

Gottlieb Daimler-Werkstatt in Stuttgart Bad-Can

Wer aus Stuttgarts Zentrum auf kürzestem Weg den Neckar überquert hat, befindet sich im Stadtteil Bad Cannstatt, wo einstmals der größte Teil des heutigen Kurparks ganz privat dem Herrn Gottlieb Daimler gehörte.

1882 hatte er Grundstück und Haus erworben. Als Technischer Direktor mit Gewinnbeteiligung war er bei der Gasmotoren-Fabrik Deutz zu einem soliden Vermögen gelangt. Aber weil er sich mit dem Viertakt-Erfinder und Deutz-Mitinhaber Otto nicht vertrug, zog er nach einem letzten Krach mit 48 Jahren in die schöpferische Frühpension nach Cannstatt.

Sein Adlatus und Chefkonstrukteur Wilhelm Maybach folgte ihm als Angestellter. Im Gewächshaus der Villa verwirklichten sie ihr Traumziel: Aus dem Ottomotor, den es nur als stationäres Schwergewicht mit wenig Leistung bei nur 200 Umdrehungen pro Minute gab, wurde ein hochtouriges Allzweck-Leichtgewicht.

1883 kam die Versuchsmaschine mit ungekühltem Bronzezylinder vom Glokkengießer Kurtz auf 700 bis 900/min. Für die Produktion wurde eine Vernickelungs-

Idyllische Stätte im Grünen: Gottlieb Daimler-Anwesen im Kurpark in Stuttgart-Bad Cannstatt.

Originalgetreu renoviert und jetzt wieder eröffnet: Daimler-Werkstatt mit Relikten aus der Anfangsgeschichte des Automobils.

att neu eröffnet.

anstalt erworben. Die Geschichte der Daimler-Motoren-Gesellschaft begann.

Das Gewächshaus diente noch als Ideenschmiede, und auf der Gartenhöhe ließ sich Daimler einen schmalen Turm als Refugium bauen.

Die Villa ist dem Bombenkrieg zum Opfer gefallen, der restaurierte Turm bleibt der Öffentlichkeit verschlossen. Das Gewächshaus wurde als Daimler-Gedächtnisstätte nach Neuanlage der Umgebung wieder eröffnet.

Was es drin (von 11 bis 16 Uhr) zu sehen gibt, paßt mühelos in einen Raum. *PS*

Rolleiflex SLX

Rolleiflex SLX. Elektronische Spiegelreflex-Kamera 6 x 6. Belichtungsautomatik mit Fremdlichtkompensation. Linearmotorentechnik für Blende und Verschluß. Motorantrieb.

Rolleiflex SLX – eine Profi-Kamera in Elektronik. Rolleis Antwort auf die Probleme der Fotografie von heute – dieses Jahr leider schon ausverkauft. Technische Spitzenleistungen sind noch keine Massenartikel.

Wenn Sie sichergehen wollen, daß Ihnen im nächsten Jahr eine Rolleiflex SLX zur Verfügung steht, fragen Sie nach der Rolleiflex SLX-Subskription. Bei Ihrem Fotofachhändler oder bei den Rollei-Werken. Postfach 3365, 33 Braunschweig.

Rollei

Fortschritt der Fotografie.

.....mit Porsche!

Zu unserem diesjährigen Doppelerfolg — Markenweltmeister für Produktionswagen und Sportwagenweltmeister — haben alle Mitarbeiter beigetragen, jeder an seinem Platz.

Auch Sie können bald — wie er — zum Porsche-Team gehören, in Stuttgart-Zuffenhausen oder im Entwicklungszentrum Weissach, denn dort brauchen wir Verstärkung. Deshalb kommen Sie zu uns:

Kfz.-Handwerker für Produktion/Versuch

Feinblechner für Produktion/Versuch

Kfz.-Elektriker für Reparatur/Versuch

Karosserie-Sattler für Reparatur/Versuch

Mitarbeiter für die Fahrzeugmontage

Am besten, Sie rufen gleich an (Tel. 0711/8203-393 oder -281). Oder Sie schreiben uns ganz kurz, damit wir einen Termin vereinbaren.

Dr. Ing. h.c.F. Porsche Aktiengesellschaft
Personalleitung (KR 27), Porschestraße 42
7000 Stuttgart 40 (Zuffenhausen)

Kommen Sie zum PORSCHE Team!

An die Redaktion

50 000 km-Dauertest Opel Ascona

Heft 18, Seite 36.

Ich kann Ihnen bzw. Ihrem Testpersonal nur ein Lob aussprechen, da es meines Erachtens ein objektiver Test ist und Sie die festgestellten Mängel nicht verhehlt haben — ebensowenig wie die Vorzüge dieses Automobils.
Die von mir von Anfang an festgestellten Hauptmängel sind folgende:

Wenige Mängel: Opel Ascona-Dauertest

- schlecht aufrollende Sicherheitsgurte
- unzureichende Heizung
- „zäher" Motor
- kleiner Kofferraum
- ungleichmäßig reagierende Bremsen
- undichter Tankverschluß.

Die Vertragswerkstatt und der Hersteller wollten bisher davon nichts wissen und behandelten mich als „Querulanten". Nun habe ich endlich dafür eine Bestätigung, daß die von mir festgestellten Mängel nicht so aus der Luft gegriffen sind.
Besten Dank!

Gunther Zabel, Berlin

Tempolimit — das unfaire Spiel

Editorial, Heft 18.

Sie versuchen, sachlich über das drohende Tempolimit zu diskutieren. Wie ist es mit Ihren Diskussionspartnern? Haben denn diejenigen, die so laut und qualifiziert nachdenken, überhaupt ein Interesse an der Diskussion oder betreiben sie nur Meinungsmache? Haben jene Kritiker schon einmal darüber nachgedacht, wie viele Autofahrer schnell fahren und wie die Unfallstatistik aussieht?

Richard Hau, Stuttgart

In der Schweiz haben die Autofahrer das Spiel ums Tempolimit längst verloren. Auch bei uns wurde unfair gespielt. Wir Autofahrer haben daher heute mit der Geschwindigkeitsbeschränkung zu leben.
Und so sieht dieses Leben tagtäglich aus: Eine überfüllte und daher risikoreiche Strecke, Geschwindigkeit 100 bis 130 km/h. Ich bin mir bewußt, daß ich auch

auto motor sport

Leserbriefe

früher nicht schneller fahren konnte und will dies auch heute nicht. Dann eine leere, gerade Autobahnstrecke, angesichts derer die Einsicht fehlt, mit 130 zu bummeln. Und dann geschieht folgendes: Ich fahre vielleicht 150 oder 160 km/h und der Fahrer des Wagens weit vor und weit hinter mir tut dasselbe! Hunderte fahren in diesem Augenblick auf Schweizer Autobahnen genauso schnell. Ob legitim oder nicht.

Sehen Sie, da wird der Unterschied zwischen Theorie und Praxis deutlich. Die Praxis bringt es einfach mit sich, daß die Beschränkung sehr häufig übertreten wird und uns zu Gesetzesbrechern werden läßt. Die Tatsache, daß praxisgerechtes Fahren nur möglich ist, wenn das Gesetz übertreten wird, ließ mich zum Gegner von Tempolimits auf Autobahnen werden. Behörden, die solche Vorschriften erlassen, sehen oft nur die Theorie.

Heinz Flückiger, Rickenbach, Schweiz

Ihr Satz: „Gebt den Autofahrern zur Besänftigung doch den Großversuch – das Tempolimit ist ja doch beschlossene Sache" scheint mir die Absicht unserer Regierung gut zu charakterisieren. Genau in diese Richtung zielen die wehleidigen Sprüche von Herrn Gscheidle, wenn er jammert, wie sehr ihn das „Ausland" bedrängt, oder der Satz von Stuttgarts Polizeichef Rau, der den Glauben an die Richtgeschwindigkeit verlor, als seine tüchtigen Beamten einen Motorradfahrer mit 157 km/h in der Stadt erwischten.

Wäre es nicht einmal an der Zeit, die Verkehrsunfallzahlen nicht nur herauszupicken, sondern sie im Rahmen

Diese Steckdose hat einen Musikfreund das Hobby gekostet und ihm dafür einen langwierigen Prozeß beschert.

Heilbronn. – Werner K., Besitzer einer wertvollen Stereoanlage, ließ sich in seinem Hobby-Studio eine Steckdose anbringen. Vorschriftsmäßig, von einem Fachmann. Als er danach das Steuergerät zum ersten Mal einschaltet, kommt starker Rauch aus der Anlage und sein Hobby im Wert von DM 3.000,– ist in Sekundenschnelle zerstört. Was war passiert?

Durch ein Versehen des Elektrikers waren 380 Volt Starkstrom auf die Steckdose gelegt worden. Jetzt müssen die Gerichte entscheiden, ob er Schadenersatz leisten muß oder nicht. Denn der Elektriker macht geltend, daß die Anlage selber nicht ausreichend abgesichert war. D.A.S.-Mitglied Werner K. jedenfalls kann in Ruhe abwarten, wie die Sache ausgeht. Denn das Kostenrisiko trägt die D.A.S. für ihn.

Sie sehen: es zahlt sich aus, alles über den D.A.S.-Rechtsschutz zu wissen. Und auch wenn Sie längst D.A.S.- Mitglied sind, möchten wir Sie gern informieren: über das teuerste Recht, das wir je hatten. Und über den wertvollsten Rechtsschutz in der Geschichte der D.A.S. Lassen Sie sich beraten. Jetzt.

Prozeß um DM 3.000,– Streitwert	
Gerichtskosten	DM 559,–
Anwaltsgebühren	DM 2.263,20
Gesamtkosten in zwei Instanzen	DM 2.822,20

Denn wer weiß, was morgen auf Sie zukommt.

DAS

Wir wollen, daß Sie Ihr Recht bekommen.

D.A.S. · Prinzregentenstraße 14 · 8000 München 22

Leserbriefe

mit anderen Zahlen zu nennen, beispielsweise den Unfallzahlen im Haushalt. Solche Vergleiche würden sicher dazu beitragen die Verkehrsunfallzahlen zu relativieren bzw. etwas objektiver zu sehen.

Thomas Schulze, Stuttgart

Haben Sie recht herzlichen Dank für Ihren Kampf gegen die Eiferer für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung, hoffentlich ist er von Erfolg gekrönt. Leider erkennen nur sehr wenige Leute, daß sich durch dieses Tempolimit der rote SPD-Faden der Gleichmacherei zieht. Niemand soll schneller fahren als 130 km/h. Dies ist doch der Tenor der sozialdemokratischen Verkehrspolitik. Daß hier wieder ein Stück individuelle Freiheit geopfert werden soll, was macht das schon.

Ernst Mühl, Frankfurt

Zur Wahlzeit wird vieles gesagt und geschrieben. Daß aber plötzlich Wahlkampfpolemik in auto motor und sport auftaucht, stößt bitter auf. Die bösen Geschwindigkeitsregler und Freiheitsräuber der SPD — die CDU verheißt auch auf dem Gebiet Freiheit. Lese ich plötzlich Bild-Zeitung oder ein Auto-Magazin?

Klaus G. Speth, Mettmann

Für Ihren Einsatz, die Autofahrer ins rechte Licht zu rücken, kann man Ihnen nur danken. Daher finde ich es auch sehr erfreulich, daß Sie vor den Bundestagswahlen die Parteien zu Wort kommen lassen. Ich finde es nämlich richtig, daß auch zu Verkehrsproblemen entsprechende Aussagen gemacht werden, um dem Autofahrer in seiner Wahlentscheidung zu helfen.

Hans-Werner Schmidt, Schwendi

Bravo zu Ihrer couragierten Stellungnahme.
Was nützt der ganze Großversuch, wenn der Autofahrer von vornherein das Opfer der Intrigen einer bestimmten Lobby ist. Auch noch so engagiertes Entgegentreten der Automobilverbände und sonstige, die Interessen der Autofahrer vertretende Institutionen, bringen uns da nicht weiter. Den letzten Trumpf hat der Autofahrer selbst in der Hand: 1976 ist Wahljahr, und ich kann nur jedem Gleichgesinnten raten, der SPD endlich die Quittung für die permanente Manipulation der öffentlichen Meinung zu geben.

Manfred Thurnhuber, Aichach

Leben und leben lassen

Neuer Sicherheitsaspekt beim Audi 100: Schutz für Unfallpartner. Heft 18, Seite 20.

Das „Partnerschutz"-Prinzip beim neuen Audi 100 ist sehr schön, solange man einen Kleinwagen als Unfallgegner aussucht. Was passiert aber, wenn der Audi mit einem Volvo oder gar mit einem echten Lastwagen kollidiert?

Partnerschutz-Prinzip: Crash Audi 100 gegen Audi 50

Logischerweise muß die Karosserie des nächsten VW-Transporters aus Backfolie hergestellt werden und der Brummer der Zukunft aufblasbar sein. Ein Mittelklassewagen ist eben ein relativ kleines Fahrzeug, und eine kostensenkende Gewichtsreduzierung ist kein Sicherheitsfaktor.

Dr. Kenneth Glover, Langenfeld

Keine Nummer für zwei

Warum sich deutsche Behörden gegen Wechselkennzeichen wehren. Heft 18, Seite 10.

Ein höchst merkwürdiger Stil, wie hierzulande Staatssekretäre sich anmaßen, die Meinung breiter Bevölkerungsschichten zu vertreten und ungestraft zu verbreiten. An Arroganz und Instinktlosigkeit kaum noch zu überbieten, spiegeln die Äußerungen Herrn Offergelds doch allemal demokratische Gepflogenheiten. Worauf begründet dieser Herr eigentlich seine Bedarfsanalyse, oder werden in Bonn Entscheidungen aufgrund diffuser Hypothesen von Staatssekretären herbeigeführt?
Nicht Steuereinbußen für den Staat oder Steuerprivilegien für die Besitzer von

auto motor sport

Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Geschäftsführender Redakteur:
Helmut Luckner

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)

Horst Steindel
(Chef vom Dienst)

Redaktion:
Clauspeter Becker
(Sonderaufgaben)
Uwe Brodbeck
(Verkehr)
Ing. Helmut Eicker
(Technik, Leiter der Testabteilung)
Horst Hamel
(Dokumentation)
Norbert Haug
(Sport)
Harald Kaiser
(Sport)
Götz Leyrer
(Ltg. Ratgeber)
Michael Mehlin
(Testwagen)
Wiltrud Miethke
(Unterhaltung)
Hans-Robert Richarz
(Magazin)
Hannes Scholten
(Ltg. Unterhaltung)
Werner Schruf
(Test und Technik)
Ute Teichmann
(Testabteilung)
Klaus Wießmann
(Test und Technik)

Grafik:
Martin Ebergenyi,
Brigitta Glöde,
Andreas Olbrich,
Franz Olinowetz (Ltg.),
Rainer Schuler

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Heinz Binder
Julius Weitmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera

Ständige Mitarbeiter:
Fritz B. Busch
Paul Frère
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Hartmut Lehbrink
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

Auslandskorrespondenten: Marc Madow, Los Angeles; Wallace Wyss, Verdugo City; Gordon Wilkins, London; Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Evian-les-Bains; Giovanni Conte Lurani, Mailand; Gianni Rogliatti, Turin.

Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH + Co KG Stuttgart
Leuschnerstraße 1
Tel.: 07 11/21 42–1
FS: 07/22 036

Redaktion:
auto motor und sport
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufsleiter: Hansjörg Schwab; für den Inhalt verantw.: Helmut Fligg. Vertrieb: Albert Manz. Herstellung: Hugo Herrmann (Stgt.), Heinrich Regan (Mch.). Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Albbruck, Printed in Germany.

auto motor und sport erscheint 14täglich, mittwochs. — Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.

Einzelheft DM 2,50 (einschl. MwSt.). Bezugspreis direkt ab Verlag vierteljährlich DM 15,80 (einschl. 5,5% MwSt.). Kündigung des Abonnements vier Wochen vor Vierteljahresende.

Postscheckkonto: Stuttgart 161 37.
Bankkonto: Dresdner Bank AG Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste Nr. 29 — Gerichtsstand Stuttgart.

Im gleichen Verlag erscheinen: „Motor Revue", „Flug-Revue/flugwelt international", „lastauto omnibus", „lastauto omnibus-katalog", „mot Die Auto-Zeitschrift", „auto-Katalog", „sport auto".

Im Motor-Presse-Verlag GmbH & Co KG: „Motorrad", „Motorrad-Katalog", „fiat fahren".

Wechsel-Kennzeichen sind der Grund, warum es in der Bundesrepublik Deutschland bis heute noch kein Wechselkennzeichen gibt, sondern die lasche, an den Bedürfnissen der Bevölkerung sich nur noch rudimentär orientierende Gesetzes-Initiative und eine Verwaltung, die weitgehend in Rigidität und Konservatismus erstarrt ist.

Karlpeter Müller, Kaiserslautern

Ich schließe mich voll der Argumentation von Staatssekretär Offergeld an, abgesehen davon, daß Sie durch diesen Artikel die besten Argumente gegen Wechselkennzeichen geliefert haben. Ihre Redaktion, einschließlich der acht veröffentlichten Teilnehmer, bewegt sich mit dieser Forderung weit ins sozialpolitische Abseits.

Albert Hipp, Ammerbuch

Es treibt mir die Tränen in die Augen, wenn ich lese, daß der Doktor seinen Bentley nur im Sommer fahren kann, weil die Versicherung und Steuer für das ganze Jahr zu teuer sind. Ich habe einen Vorschlag: den 3.0 Si in einen weiteren R 4 umtauschen! Dann wären bestimmt etliche Jahre Bentley – und Dixi – gewonnen.

Zu dem Argument von Herrn Metzner, durch Einführung des Wechsel-Kennzeichens den Energieverbrauch wirksam senken zu können, möchte ich hinzufügen, daß dieser Effekt durch den Verzicht auf sechs oder acht Zylinder wirkungsvoller und vor allem ohne Mitwirkung der Behörden erreicht würde.

Es ist doch haarsträubend, wenn sich Leute mit solchen Kalibern wie Ford Thunderbird, Mercedes 450 SL oder Cadillac Fleetwood hinstel-

Black & Decker®

setzt neue Maßstäbe

Schlagbohrmaschine mit Bohrcomputer für nur DM 169,–*

2-Gang-Schlagbohrmaschine DN 77 Elektromatic
Diese kraftvolle, kugelgelagerte 350-Watt-Maschine mit 10 mm Bohrfutter ist außergewöhnlich vielseitig durch eingebauten Bohrcomputer. Ob Sie feinfühlig in Glas bohren (mit nur 200 U/min.) oder kraftvoll in Beton hämmern (mit 2.800 U/min.), immer haben Sie die richtig dosierte Umdrehungszahl bei automatisch gleichbleibender Bohrkraft. Für jedes Material.

Sie können aber auch bohren ohne anzukörnen in bruchempfindlichem Material wie Fliesen, Glas, Keramik und sogar Schrauben eindrehen. Und das zu einem Preis, für den Sie nur bei Black & Decker eine Maschine dieser Leistung und Ausstattung bekommen.

2-Gang-Schlagbohrmaschine DN 7
Black & Decker bietet Ihnen selbstverständlich auch Bohrmaschinen mit mechanischem Getriebe ohne Regelautomatik. Und das bereits für DM 109,–*

* Unverbindliche Preisempfehlung

Leserbriefe

len und nach Steuererleichterung rufen.

Axel Kahlert, Funkenbruch

Die tollsten Autos

Wahl für auto motor und sport-Leser: vom buntbemalten 2 CV bis zum Alt-Mercedes mit V8-Motor. Heft 17, Seite 32.

Seit 1968 ist der Grafiker Bash Horn aus Sherman Oaks in Kalifornien am Werk, seinen Käfer, Baujahr 1958, mit solchen Persönlichkeiten der Zeitgeschichte zu schmücken, die das verdienen. Mehr als 2000 Arbeitsstunden hat Bash Horn seitdem investiert, um die lebensnahen Porträts von Schauspieler Humphrey Bogart, Außenminister Henry Kissinger und Altpräsident Roosevelt vollfarbig anzulegen. Die Tat blieb nicht ohne Folgen: Die Besitzer von anderen Wagen, darunter sogar stolze Rolls-Royce-Eigner, baten den Künstler, auch ihr Auto in dieser Weise zu verzieren. Er hat es abgelehnt.

autopress, Neckarsulm

Prominenz auf dem Blech: Bash Horn und sein Käfer

Sie stellten innerhalb des Wettbewerbs unter der Kennziffer 9 den VW-Bus „Die rasende Oma" vor. Wir möchten sie darauf aufmerksam machen, daß die Lackierung bei der Firma Dieter Hücking vorgenommen wurde. Die im Text erwähnte Firma Werner Hükking war mit der Lackierung nicht beauftragt.

Dieter Hücking, Fachbetrieb für Fahrzeuglackierung, Koblenz

Belohnter Denksport

Was die deutschen Autofirmen für die Ideen ihrer Mitarbeiter bezahlen. Heft 17, Seite 18.

Wir möchten Sie darauf aufmerksam machen, daß Ihnen in der Vergleichstabelle ein Fehler unterlaufen ist. Nicht der bescheidene Betrag von 238 Mark, wie Sie schreiben, sondern immerhin 2380 Mark ist die durchschnittliche Prämie, die BMW seinen Mitarbeitern für verwendbare Vorschläge zahlt.

BMW-Presseabteilung, München

Freie Fahrt bei Rot

Wie man zu einer roten Nummer kommt. Heft 17, Seite 74.

Mit Interesse habe ich Ihren Artikel gelesen, muß Ihnen aber mitteilen, daß in Frankfurt andere Richtlinien bestehen.

Ein rotes Nummernschild wurde mir ohne Kfz-Schein nicht ausgehändigt. Es hat zumindest den Anschein, daß es in Frankfurt bei Fahrten mit einem Oldtimer – ohne im Besitz eines Kfz-Scheines zu sein – nicht möglich ist, ein rotes Kennzeichen zu bekommen.

Felix Baumann, Frankfurt

Versichern Nicht verunsichern

Als größte private Krankenversicherung haben wir ein komplettes, übersichtliches Versicherungsprogramm geschaffen, das für jeden verständlich ist. Mit modernen 100%-Versicherungen. Damit von vornherein klar ist, womit Sie rechnen können. Klipp und klar sehen Sie jetzt, was es heißt und kostet, privat versichert zu sein.

Wir möchten, daß Sie versichert sind. Nicht verunsichert.

DKV

DEUTSCHE KRANKEN-VERSICHERUNG

HAUPTVERWALTUNG 5000 KÖLN 41 · AACHENER STRASSE 300 · TELEFON: 5781

KAMEI **AKTUELLE NEUHEIT**

Die Kotflügel-Verbreiterung für VW-Golf ist da!

Sie besteht aus 4 Radkasten-Verbreiterungen mit integriertem Bugspoiler und entspricht den TÜV-Vorschriften. Das Material ist aus schwarzem, feingenarbtem Kunststoff. Die Befestigung erfolgt mit Schrauben von innen (von außen sind keine Schraubenköpfe sichtbar).

Als Ergänzung hierzu das KAMEI decor-set für den Golf in Schwarz und Weiß. – Im Fachhandel erhältlich.

KAMEI POSTFACH 3580 · 6200 WIESBADEN 1

auto motor und sport – Die Mannschaft

Horst Steindel, 51, Chef vom Dienst von auto motor und sport und in dieser Eigenschaft zuständig für die Berührungspunkte zwischen Redaktion und Druckerei, verweist mit Stolz darauf, daß er Berliner ist. Gleichwohl fühlt sich der Produktionsfachmann und ehemalige Bildredakteur, der schon in frühester Jugend mit Zeitschriften in Berührung kam, indem er als Zehnjähriger die damalige „Berliner Illustrirte" (jawohl ohne e nach dem i) austrug, nur um sie lesen zu können, im süddeutschen Raum wohl.

Dies mag zu einem guten Teil daran liegen, daß sich Steindels Hobby, das Schmalfilmen, angeregt durch Mitarbeit an mehreren Fernsehproduktionen, unter anderem ein Carl Zuckmayer-Porträt, auch in schwäbischer Umgebung vollziehen läßt. So versäumt es der Hobby-Filmer nicht, bei jeder Gelegenheit Zelluloid durch die Kamera zu jagen. Das Auto ist ihm als Objekt dabei durchaus willkommen, aber es darf auch etwas ganz anderes sein. In Andalusien bannte er spanische Kultur auf 240 Meter Super 8, und ein Film über den Wahlkampf ist ebenfalls – zwecks eigener Erbauung – im Entstehen.

Solche Aktivität über Jahre hinweg ließ die Filmvorräte des BMW-Touring-Fahrers rapide anwachsen. Heute

könnte der Berliner, der bei allen Lichtverhältnissen filmt und bei sehr schlechtem Wetter am Schneidetisch seine Filme cuttert und vertont, einen Bandwurm von, aneinandergereiht, 5000 Metern Länge laufen lassen. Für einen gemütlichen Heimkino-Abend wäre damit allemal gesorgt. Denn Steindels Film-Festival würde über 13 Stunden dauern.

BMW verläßt die Nische

Auszug aus der Hauptversammlungsrede von Eberhard v. Kuenheim, Vorsitzender des Vorstands der Bayerischen Motoren Werke AG

Die Formel, auf der das starke Wachstum im vergangenen und diesem Jahr beruht, heißt Flexibilität. Die Flexibilität, die wir meinen, bedeutet einerseits das rasche Reagieren beim Umschlag der Konjunktur. Sie bedeutet andererseits aber, rechtzeitig die

Flexibilität als Antwort von BMW

richtigen Voraussetzungen zu schaffen, daß rasch reagiert werden kann. Flexibilität ist so gesehen bei BMW eine Sache des Konzepts.

Gerade das abgelaufene Geschäftsjahr belegt die Richtigkeit dieser Linie. 1975 war ein Jahr des Widerspruchs, das für die gesamte Automobilbranche mit Kurzarbeit begann und mit Sonderschichten endete. Der Beschäftigungsausgleich, der in den schwierigen ersten Wochen jenes Jahres zwischen unseren Werken erforderlich wurde, konnte nur dadurch kostengünstig durchgeführt werden, daß das neue Karosseriewerk in Dingolfing eine offene, jederzeit veränderliche Struktur erhalten hatte. Und das gleiche Baukonzept erlaubt es uns seit Mitte letzten Jahres, in Dingolfing weitere Fertigungslinien anzubauen, ohne daß die laufende Produktion dadurch beeinträchtigt wird.

Flexibilität zeigt sich weiterhin in der Entwicklung unserer Automobile. Unsere 5er-Reihe zum Beispiel trug durch die Konzeption des BMW 518 gerade in den kritischen Monaten und bis weit in das letzte Jahr hinein zur Stabilisierung unseres Absatzes wesentlich bei. Aber wir konnten in der gleichen Reihe mit dem BMW 528 ab diesem Frühjahr auch dem neuerlichen Bedarf nach sehr starker Motorisierung entsprechen.

In dem systematischen Ausgreifen unseres Unternehmens auf den Weltmarkt haben wir einen der wesentlichen Vorgänge der vergangenen und der kommenden Jahre zu sehen. BMW verkaufte auch in früheren Zeiten einen großen Teil seiner Produktion im Ausland. Aber erst seit weni-

Expansion auf dem Weltmarkt als zweite Antwort

gen Jahren liegt unserer Exporttätigkeit eine Strategie zugrunde, die durch Konzentration auf die wichtigsten Märkte und den systematischen Ausbau der Vertriebsorganisationen auf diesen Märkten gekennzeichnet ist. Diese Vertriebspolitik zeigt bereits deutliche Erfolge. Auf allen wichtigen Märkten hat BMW im letzten Jahr bei den Zulassungen Zuwachsraten erzielt, die größtenteils weit über dem Durchschnitt des Gesamtmarktes lagen. Unsere Zulassungen stiegen selbst dort, wo der Gesamtmarkt stagnierte oder rückläufig war.

Die BMW-Präsenz verstärkte sich also auf vielen wichtigen Automobilmärkten der Welt. Wir müssen allerdings hinzufügen, daß es daneben eine Reihe von Märkten gibt, die sich durch enorme Handelsbarrieren gegen Importe praktisch abgeschlossen haben und nur die im eigenen Lande befindliche Automobilindustrie zum Zuge kommen lassen. Ich denke dabei an den gesamten südamerikanischen Kontinent, ich denke an den Ostblock sowie an Teile von Asien und Afrika. Unsere Sorge, daß diese Abkapselung fortschreiten werde, erscheint uns leider nur zu berechtigt.

Die herkömmliche Antwort der Unternehmen darauf, nämlich Produktionsstätten in den betreffenden Regionen zu errichten, kann BMW nur schwerlich in dem gleichen Ausmaß wie andere durchführen. Zwar sind wir mit der Entwicklung unseres südafrikanischen Montagewerkes und dem daraus resultierenden Absatzerfolg dieser Tochtergesellschaft sehr zufrieden. Aber eine beliebige Vervielfältigung dieser Aktivität in anderen Ländern würde zu einer Verzettelung unserer Kräfte führen, die wir auch um den Preis eines höheren Absatzes nicht für wünschenswert erachten können.

Um BMW gegen die Weltkonkurrenz auf allen Märkten abzusichern, liegt der Schwerpunkt unserer Investitionen bei Entwicklungsmaßnahmen, die technische Spitzenleistungen hervorbringen sollen.

Gerade in diesem Frühjahr konnten wir mit dem neuen BMW Coupé der Fachwelt unter Beweis stellen, was wir unter technischen Spitzenleistungen verstehen. Wir sind sicher, daß sich diese Automobile auf dem kleinen, aber sehr bedeutsamen Coupé-Markt ein großes Ansehen verschaffen werden.

Der Erneuerung unserer Coupé-Reihe war im letzten Jahr die Ablösung der früheren kleinen BMWs 1602 bis 2002

durch die neue 3er-Reihe vorausgegangen. Diese Modellreihe hat uns einen weit über unsere Erwartungen reichenden Erfolg gebracht. Dabei genügen die neuen Fahrzeuge nicht mehr nur den sportlichen Vorstellungen eines relativ kleinen Kreises hervorragender Autofahrer. Sie zielen auf eine größere Gruppe erfahrener Automobilisten ab, denen es in erhöhtem Maße um Qualität und Sicherheit geht. Wir sprechen damit folglich einen sehr viel größeren Interessentenkreis an.

Die neuen Modelle

Lassen Sie mich Ihnen gegenüber kurz skizzieren, was dieser Wandel für die Stellung von BMW auf dem Automobilmarkt bedeutet. Die Bayerischen Motoren Werke, so zeigt sich mit jedem neuen Modell, das auf den Markt kommt, verlassen mehr und mehr jene berühmte Nische, in der sie jahrelang ihre spezifische Kundschaft und damit ihren Rückhalt gefunden hatten. BMW steht heute auf einem offenen Feld. Mit vier breit aufgefächerten Modellreihen treten wir dort gegen Angebote anderer starker Automobilhersteller an. Die Konkurrenz wird härter werden. Aber unsere Chancen sind groß, und wir werden unsere Kräfte einsetzen, um sie zu nutzen.

Mit der Einführung der 3er-Reihe und der neuen Coupés haben wir in relativ kurzer Zeitabfolge zwei Modellreihen ausgewechselt. Dies darf Sie nicht zu der Annahme veranlassen, daß wir unsere Programme jetzt in kürzeren Abständen erneuerten. Unser Ziel ist ganz im Gegenteil die Modellkonstanz, das heißt die lange Lebensdauer eines einmal eingeführten Fahrzeugs. Unsere Politik ist deshalb die ständige Modellpflege, also die laufende Verbesserung der Produkte, um sie einem hohen Reifegrad zuzuführen und dem letzten Stand der Technik anzupassen.

Gerade die Geschichte der bisherigen 02-Serie beweist, daß wir mit dieser Politik gut gefahren sind. Der noch heute in hohen Stückzahlen produzierte BMW 1502 gehört zu den langlebigsten deutschen Automobil-Modellen. 1966, also vor 10 Jahren, brachte BMW erstmals einen Zweitürer in der noch heutigen Karosserieform mit einem 1600 ccm großen Motor auf den Markt.

Die vorangegangenen Ausführungen veranschaulichen ein wenig die Gründe für das gute Abschneiden von BMW im letzten Geschäftsjahr. Mit unserem Geschäftsbericht und durch Presseverlautbarungen haben wir Sie darüber ausgiebig informiert. Wir produzierten 1975 rund 221 000 Automobile und 26 000 Motorräder. Wir steigerten unseren Automobilabsatz gegenüber dem Vorjahr um 23%; unseren Motorradabsatz um 2%. Im Gegensatz zur Branche, deren Ausfuhr um 13% unter den Werten des Vorjahres lag, erhöhten wir unseren Export um 8%.

Der Umsatz der BMW AG stieg 1975 um 30,6% auf 3,25 Milliarden DM an. Bis zum 30. Juni dieses Jahres wurden 2,12 Milliarden DM umgesetzt. Voraussetzung dafür war die Produktion von rund 140 000 Automobilen im ersten Halbjahr 1976, was einer Steigerung von 36% gegenüber dem allerdings noch schwächeren ersten Halbjahr 1975 entspricht. Die Motorradfertigung erhöhten wir im gleichen Zeitraum um 13% auf rund 15 000 Einheiten. Der Absatz an Personenwagen nahm in den ersten 6 Monaten dieses Jahres im Inland noch einmal beachtlich zu. Im Ausland konnten wir ihn um fast 50% steigern. Unsere Belegschaft stieg im gleichen Zeitraum um 10%.

Die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens

Der Außenumsatz der BMW Gruppe, das heißt der BMW AG und aller in- und ausländischen Töchter- und Beteiligungsgesellschaften mit über 50% BMW Anteil, betrug 1975 rund 3,6 Milliarden DM. Er stieg bis zur Jahresmitte 1976 gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um 40% auf 2,3 Milliarden DM an.

Meine Ausführungen über unser Wachstum und unsere Modellpolitik werfen die Frage auf, welchen Weg BMW einschlagen sollte. Wollten wir diese Frage von der aktuellen Nachfrage her beantworten, so erreichten wir bestimmt bald beträchtliche Größenordnungen. Aber diese Ausdehnung geschähe zu Lasten unserer Identität. BMW wird sich stets um das besondere Auto bemühen und niemals zur Massenfertigung übergehen.

Wichtiger als der Zugewinn von Marktanteilen erscheint uns der nachhaltige Erfolg. Nur er dient dem Unternehmen und Ihnen, seinen Aktionären. Nur er sichert unserer Belegschaft langfristig die Arbeitsplätze, und nur er kommt nicht zuletzt auch unserer Kundschaft zugute. Der Solidität unserer Firma hat der Qualitätsstandard ihrer Produkte, ihres Handelsnetzes und ihres Kundendienstes zu entsprechen. Mit der Agilität unserer Belegschaft sollte die Handlichkeit unserer Fahrzeug korrespondieren; und der Überschaubarkeit aller unternehmerischen Vorgänge sollte die Kompaktheit unserer Fahrzeuge gleichen. Unternehmens- und Produktphilosophie werden bei BMW stets identisch bleiben.

BMW gegen

Baut BMW bessere Autos als Mercedes? auto motor und sport verglich BM

Es gibt Firmen, die Personenwagen und Lastwagen bauen, und es gibt andere, die Personenwagen und sportliche Motorräder herstellen. Bei welcher würden Sie lieber kaufen?"

Diese aggressive Fragestellung, die eine Werbeagentur – vergeblich – als Text für eine BMW-Anzeige vorgeschlagen hatte, sollte Autokäufern klarmachen, daß es für ihr eigenes Image zuträglicher sei, BMW statt Mercedes zu fahren, macht unmißverständlich deutlich, daß sich die Bayerischen Motoren Werke zielstrebig zum wichtigsten Konkurrenten der Daimler-Benz AG emporgearbeitet haben.

Früher war die Situation anders: BMW baute betont sportliche Autos, erfand den Slogan von der Freude am Fahren und versuchte so, die eigenen Produkte von den eher bürgerlichen Mercedes-Limousinen abzuheben. Als die Bayern jedoch ihre Firmenphilosophie änderten und erstmals mit der Einführung der Fünfer-Reihe den Komfort mehr betonten als die Sportlichkeit, begann eine Entwicklung, die schließlich zur direkten Konfrontation mit Daimler-Benz führen mußte.

Beide Firmen bauen jetzt anspruchsvolle Automobile, die in ihrer Klasse jeweils zu den Spitzenprodukten zählen, und beide können – sieht man von der auf Sportwagen spezialisierten Firma Porsche einmal ab – als die nobelsten Vertreter der bundesdeutschen Automobilindustrie gelten.

Dieser beiderseitige Anspruch, die besten Autos in

Mercedes

520, 528, 3.0 L und 633 CSi mit den Mercedes 200, 280, 280 SE und 350 SLC.

auto motor sport
Test und Technik

Fotos: Seufert

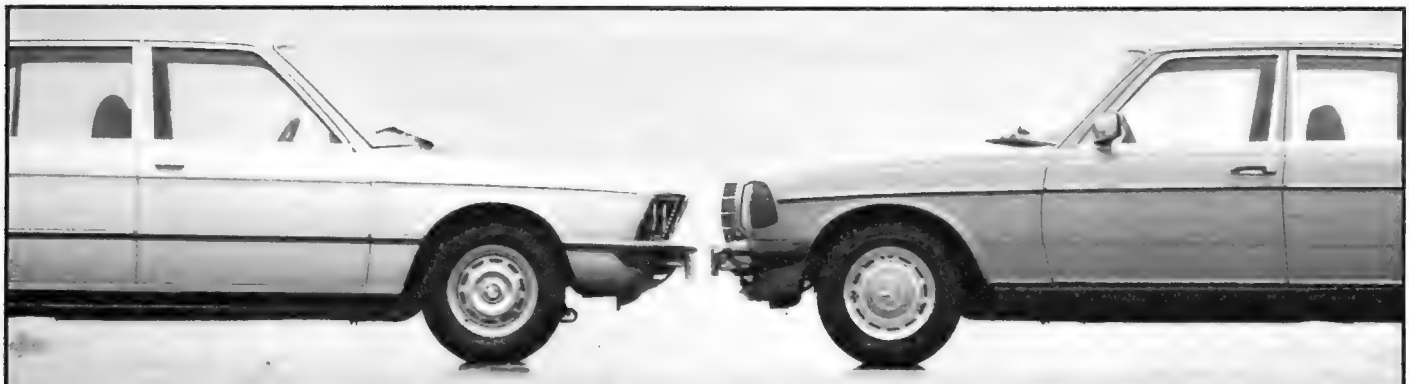
Deutschland zu bauen, fordert natürlich den unmittelbaren Vergleich heraus – auch wenn man nicht übersehen darf, daß er in manchen Bereichen nicht möglich ist.

So hat die Firma Daimler-Benz, die nur Modelle ab zwei Liter Hubraum baut, der Dreier-Reihe von BMW nichts direkt Vergleichbares entgegenzusetzen, während BMW auf der anderen Seite (noch) kein Pendant zum Mercedes-Spitzenmodell 450 SEL 6.9 bereithält und auch auf dem Dieselsektor nicht konkurriert, der für Daimler-Benz zu einer der tragenden Säulen im Autogeschäft geworden ist. Denn hätten die Untertürkheimer die Diesel-Modelle nicht im Programm, würden sie in der deutschen Zulassungsstatistik hinter den Münchnern rangieren.

Die meisten Modelle beider Firmen sind jedoch ohne Zweifel direkte Konkurrenten, und einige davon stellte auto motor und sport einander gegenüber, um festzustellen, welche der beiden deutschen Nobelmarken die besseren Autos baut. In der Zweiliter-Klasse tritt der BMW 520 gegen den Mercedes 200 an, eine zweite Paarung bilden die kompakten Sechszylinder BMW 528 und Mercedes 280.

Das dritte Duell schließlich fechten der BMW 3.0 L und der Mercedes 280 SE miteinander aus, während der vierte Zweikampf vom neuen BMW-Coupé 633 CSi und vom Mercedes 350 SLC bestritten wird. Welche Ergebnisse bei den einzelnen Vergleichstests herauskamen, lesen Sie auf den folgenden Seiten. ▷

BMW 520 gegen Mercedes 200



Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle, 1990 cm³, 115 PS bei 5800/min, 16,5 mkg bei 3700/min, Frontmotor mit Hinterradantrieb, DM 18 600,—.

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle, 1987 cm³, 94 PS bei 4800/min, 16,1 mkg bei 3000/min, Frontmotor mit Hinterradantrieb, DM 18 381,60.

Während der oberhalb der Dreier-Reihe angesiedelte 520 bereits einen gehobenen Rang in der BMW-Modellhierarchie einnimmt, ist der 200 die billigste Möglichkeit, in die Mercedes-Klasse einzusteigen.

Das ändert jedoch nichts daran, daß die ähnlich konzipierten Vierzylinder-Limousinen aufgrund ihrer Karosserie-Abmessungen, ihres Hubvolumens und auch vom Preis her direkt miteinander konkurrieren.

Trotz vieler Gemeinsamkeiten weisen die beiden Mittelklasse-Autos genügend Unterschiede auf, an denen die marken-typischen Konstruktions-Philosophien deutlich werden, die in München und Stuttgart verfolgt werden.

So läßt die BMW-Karosserie außen und innen durchaus eine gewisse Sportlichkeit erkennen, während der Mercedes eine konservativere Linie vertritt. Qualität und Gediegenheit sowie das Bemühen um hohe Sicherheitsreserven stehen hier im Vordergrund.

Vorteile bietet der Mercedes auch im Raumangebot — insbesondere im Fond; er hat darüber hinaus die besseren Sitze, ein perfektes Gurtsystem und eine bis ins Detail ausgefeilte Verarbeitungsqualität. Beim BMW stören hauptsächlich die ungünstige Gurtanbringung sowie die permanenten Windgeräusche.

Keine nennenswerten Unterschiede ergeben sich im Bedienungsaufwand, der durch die praxisgerechte Anordnung und Leichtgängigkeit aller Betätigungsorgane kaum Wünsche offen läßt. Das gilt für den Mercedes jedoch nur unter der Voraussetzung, daß er mit Servolenkung ausgerüstet ist — ein Aufpreis-Zubehör, auf das der BMW eher verzichten kann.

Fahrleistungen und Verbrauch

Meßwerte	BMW 520	Mercedes 200
Beschleunigung in s		
0— 40 km/h	2,6	2,9
0— 60 km/h	4,8	5,6
0— 80 km/h	7,5	9,2
0—100 km/h	11,5	14,3
0—120 km/h	16,6	21,4
0—140 km/h	24,3	35,1
0—160 km/h	36,5	—
1 km mit stehendem Start	33,0	36,0
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang) in s		
40— 60 km/h	5,6	6,6
40— 80 km/h	11,3	13,7
40—100 km/h	18,0	20,8
40—120 km/h	24,7	29,4
40—140 km/h	33,7	42,0
1 km ab 40 km/h	36,5	38,8
Höchstgeschwindigkeit km/h	177,3	163,6
Fahrversuche		
Slalom (leer)		
18 m Pollerabstand km/h	55,0	54,0
Wedeln (leer) km/h	107,0	106,9
Innengeräusch in Phon (dBA)		
Leerlauf im Stand	45	50
Bei 50 km/h	62	64
Bei 80 km/h	67	70
Bei 100 km/h	73	72
Bei 120 km/h	75	73
Bei 140 km/h	77	76
Bei 160 km/h	79	81
Verbrauch in L/100 km		
Autobahn ca. 125 km/h	11,6	13,9
Landstr. ca. 65 km/h	12,3	13,4
Landstr. ca. 75 km/h	13,8	15,8
Testverbrauch	12,9	14,1
DIN-Verbrauch	10,7	11,1
Tankinhalt L	70	65
Aktionsradius km	542	461

Auch in den Fahreigenschaften bewegen sich die beiden Konkurrenten auf hohem Niveau. Welche der beiden Auslegungen — BMW leicht übersteuernd, Mercedes leicht untersteuernd — vorzuziehen ist, ist weitgehend Neigungssache. In Grenzsituationen erfordert der BMW mehr fahrerisches Geschick, der Mercedes verzeiht Fahrfehler leichter.

Daß der Mercedes im Fahrkomfort deutliche Vorteile verbuchen kann, liegt in erster Linie an seinem ausgezeichneten Federungsverhalten, aber auch an den geringen Fahrgeräuschen, dem bequemen Einstieg und den großzügig dimensionierten Sitzen. Beim BMW sorgen die straffere Federung, die Windgeräusche und nicht zuletzt die beengten Platzverhältnisse im Fond für ein insgesamt schlechteres Komfort-Ergebnis. ▷

Die Evolution eines revolutionären Systems.

Die 1/40.000 Sekunde im auto-dynamischen Meßbereich.

Olympus OM-1. Immer noch unangefochten der Welt kleinste und leichteste Spiegelreflexkamera 24 × 36 mm mit Offenmessung. Nach wenigen Jahren bereits millionenfach bewährt als Basiskamera für das OM-System.

Mit vereinfachter Einstellscheiben-Austauschmethode, die in Verbindung mit dem Vari-Winkelsucher die Alternative zu voluminösen Sucher-Auswechselsystemen bildet.

Glanzlichter feinoptischer Präzision füllen die reiche Auswahl an Wechselobjektiven mit Blendenautomatik und unübertroffener Schärfenleistung. Mit Objektiv-Bajonettfassung aus diamantgefrästem Edelstahl und mechanischem Schlitzverschluß perfektester Bauart von 1 bis 1/1000 Sekunde.

Olympus OM-1. Mit Ausstattungsmerkmalen, von denen andere nur träumen.

Olympus OM-2. Erste Spiegelreflexkamera der Welt mit auto-dynamischer Meßsteuerung und elektronischem Verschluß von 1/1000 bis 60 (!) Sekunden.

Die volle Bandbreite blauer Siliziumzellen ist erschlossen, die Ära des elektronischen Speichers überwunden. Noch während der Belichtung erfolgt eine auto-dynamische Meßkorrektur bis in die unvorstellbaren Reaktionszeiten für die Beschneidung eines Elektronenblitzes auf 1/40000 Sekunde.

Die Lichtreflexion vom computererrechneten „Phantombild" auf dem ersten Schlitzverschlußvorhang aktiviert eine mittenbetonte Messung für Kurzzeiten ab 1/60 Sekunde, während längere Verschlußzeiten ohne Umschaltung eine Integralmessung des von der Filmoberfläche reflektierten Lichtes einsteuern.

Im motorbetriebenen Einsatz bis zu 5 Aufnahmen pro Sekunde wird ein „Durchziehen" der Kamera aus gleißendem Sonnenlicht in tintigen Schatten total unterschiedliche Belichtungen ergeben, jedes Serienbild davon jedoch in detail-perfekter Auswertung.

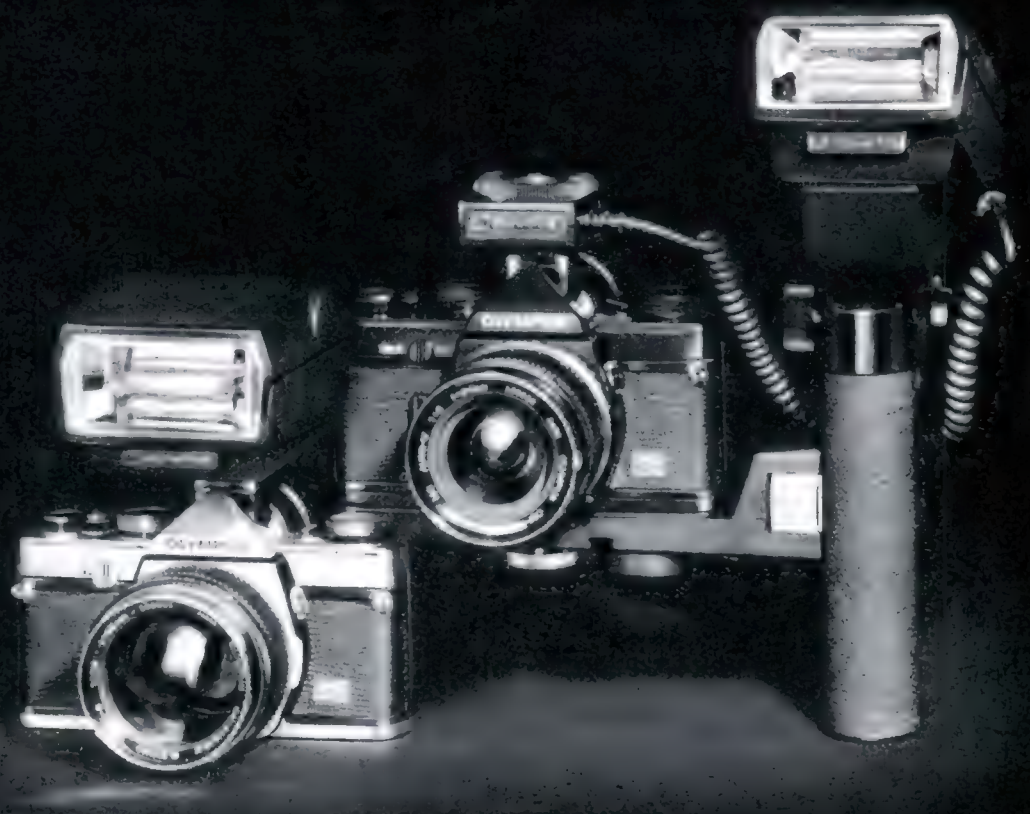
Andere Merkmale der höchsten Leistungsklasse bedürfen keiner Erwähnung, sie verstehen sich von selbst. Nennen wir es schlicht Standard – aus Fairneß nicht Überlegenheit. Wissenswert vielleicht nur, daß die OM-2 auf „manuell" umgeschaltet exakt der maßgleichen OM-1 entspricht. Erstere leider nur ganze 10 Gramm schwerer.

Olympus OM-2... Adel verpflichtet.

Ausführliche Informationen im 72-seitigen Vierfarb-Katalog „Die Welt der Olympus-Kameras".

OLYMPUS OM-1 | OLYMPUS OM-2

Olympus Optical Co. (Europa) GmbH.,
Produktgruppe Foto, Postfach 104908,
2000 Hamburg 1
Österreich: Goëss & Co., Rennweg 2,
1030 Wien 3
Schweiz: R. Bopp AG., Postfach 184,
8049 Zürich



OLYMPUS

V.S.O.E. VOLL-SERVICE OLYMPUS EUROPA - SCHUTZMARKE FÜR ORIGINAL-IMPORT. SICHERHEIT GEGEN KAMERAS AUS ZWEITER HAND. GÜLTIG NUR MIT OM-KAMERAPASS.

V.S.O.E.

BMW gegen Mercedes

Klare Vorteile weist der BMW dafür auf dem Motor-Sektor auf. Sein Antrieb wirkt im gesamten Drehzahlbereich angenehm und kraftvoll, während der Mercedes nur im Teillastbereich kultiviert läuft. Bei hoher Belastung wirkt die Daimler-Konstruktion dagegen angestrengt, auch ist die Getriebeabstufung nicht optimal gewählt.

Daraus resultieren für den BMW die besseren Fahrleistungen; hinzu kommt, daß der BMW mit dem Kraftstoff sparsamer umgeht.

Fazit: Da die Begegnung BMW 520 gegen Mercedes 200 unentschieden endet, ist es Neigungssache, für welchen von beiden man sich entscheidet. Der BMW hat die besseren Motoreigenschaften, der Mercedes die bessere Karosserie und den größeren Komfort.

auto motor sport

Testzeugnis

BMW 520		Mercedes 200	
Prüfpunkt	**Bewertung***	**Prüfpunkt**	**Bewertung***
● **AUSSTATTUNG** Weitgehend komplette Serienausstattung. Automatikgurte und Kopfstützen vorn, Verbundglasfrontscheibe, heizbare Heckscheibe, Halogen-Doppelscheinwerfer.	3	● **AUSSTATTUNG** Zweckmäßige Serienausstattung. Automatikgurte und Kopfstützen vorn, Verbundglasfrontscheibe, heizbare Heckscheibe, von innen verstellbarer Außenspiegel, Nebelscheinwerfer.	3
● **BEDIENUNG UND HANDLICHKEIT** Für Wagengröße gute Handlichkeit, geringe Pedalkräfte. Präzise und ausreichend leichtgängige, aber etwas indirekte Lenkung. Sehr gute Instrumentierung. Übersichtliches Bedienungsschema für Heizung und Lüftung.	2	● **BEDIENUNG UND HANDLICHKEIT** Für Wagengröße gute Handlichkeit. Präzise, jedoch nur gegen Aufpreis lieferbare Servolenkung. Blendfreie, klar gezeichnete Instrumente. Übersichtliches Bedienungsschema für Heizung und Lüftung. Vorbildliche Sitzverstellung.	2
● **FAHREIGENSCHAFTEN** Neutrales Kurvenverhalten mit Neigung zum Übersteuern. Guter Geradeauslauf. Gemischte Bremsanlage (vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen) mit ausreichender Standfestigkeit.	2	● **FAHREIGENSCHAFTEN** Neutrales Kurvenverhalten mit leichter Untersteuerneigung. Befriedigender Geradeauslauf. Für normale Beanspruchung ausreichend dimensionierte Vierrad-Scheibenbremsanlage.	2
● **KAROSSERIE** Viertürige Karosserie mit guten vorderen, aber etwas beengten Platzverhältnissen im Fond. Großer Kofferraum, schlecht dosierbare Heizung und Lüftung, gute Verarbeitungsqualität.	2	● **KAROSSERIE** Viertürige Karosserie mit guten Platzverhältnissen. Gut beladbarer, großer Kofferraum. Windleitprofile zur Sauberhaltung der Scheiben. Sehr gute Verarbeitungsqualität.	1
● **KOMFORT** Guter Federungskomfort mit Tendenz zu sportlicher Straffheit. Bei höheren Geschwindigkeiten relativ starke Windgeräusche. Sitzkomfort auf Vordersitzen zufriedenstellend, hinten ausreichend.	3	● **KOMFORT** Ausgewogener Federungskomfort. Geringe Windgeräusche, jedoch relativ lautes Motorgeräusch bei hohen Drehzahlen. Körpergerecht geformte Vordersitze, Rücksitzbank nicht ganz zufriedenstellend.	2
● **FAHRLEISTUNGEN** Gute Beschleunigungswerte und gute Elastizität. Höchstgeschwindigkeit 177,3 km/h.	2	● **FAHRLEISTUNGEN** Befriedigende Beschleunigung, mäßige Elastizität. Höchstgeschwindigkeit 163,6 km/h.	3
● **MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG** Durchzugskräftiger Vierzylindermotor, sehr gutes Drehvermögen. Nicht ganz befriedigendes Kaltlaufverhalten. Gut abgestimmtes, leicht und exakt schaltbares Vierganggetriebe.	2	● **MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG** Vierzylindermotor mit befriedigendem Drehvermögen, aber mäßiger Durchzugskraft. Unbefriedigend abgestuftes Vierganggetriebe.	3
● **WIRTSCHAFTLICHKEIT** Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . . . . 35,7 Pf/km 20 000 km/Jahr . . . . . 29,3 Pf/km 30 000 km/Jahr . . . . . 27,1 Pf/km Motoröl- und Filterwechsel alle 7500 km, Wartungsarbeiten alle 15 000 km. Im Hinblick auf die guten Fahrleistungen niedriger Kraftstoffverbrauch, Testverbrauch 12,9 L/100 km.	3	● **WIRTSCHAFTLICHKEIT** Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . . . . 36,5 Pf/km 20 000 km/Jahr . . . . . 30,2 Pf/km 30 000 km/Jahr . . . . . 28,1 Pf/km Motoröl- und Filterwechsel alle 7500 km, Wartungsarbeiten alle 15 000 km. Im Verhältnis zu den Fahrleistungen relativ hoher Kraftstoffverbrauch, Testverbrauch 14,1 L/100 km.	3

* 1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = ausreichend, 4 = unbefriedigend, 5 = mangelhaft

HEINRICH VILLIGER FINDET, DASS EINE SEINER BESTEN IDEEN SCHON EINEN SCHLUCK CHAMPAGNER WERT IST.

Viele halten ihn für eine Ausnahmeerscheinung unter den deutschen Cigarrenherstellern. Vielleicht, weil er der einzige ist, der seine Produkte noch *persönlich* kreiert. Denn für *Heinrich Villiger* beginnt die Kennerschaft bereits bei der Auswahl von Auslesetabaken in tropischen Anbaugebieten.

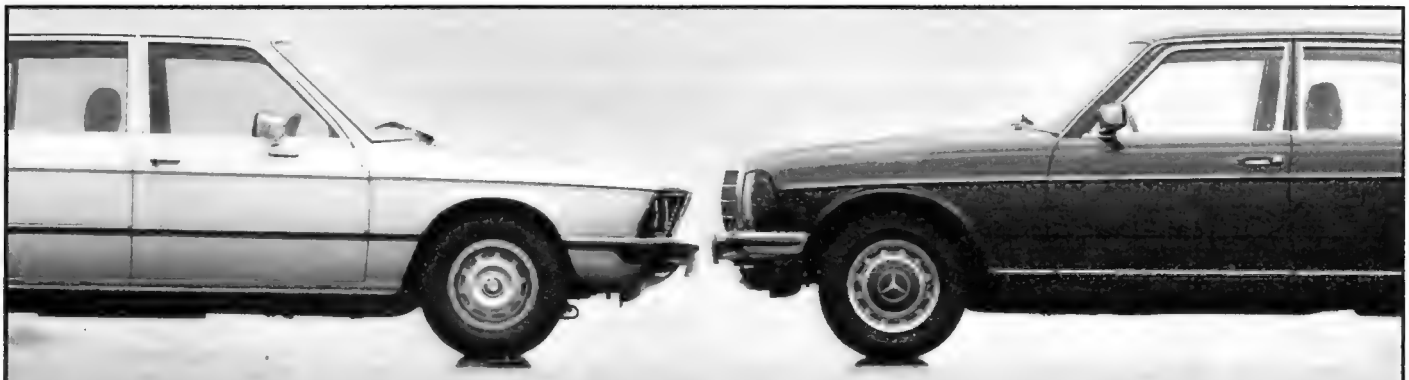
Und wenn dann aus diesen *erlesenen Tabakmischungen* unter seinen Händen erfolgreiche Cigarillos wie *Tabatip* entstehen, ist das schon ein Grund zum Anstoßen.

Sie werden ihm sicher recht geben, wenn Sie Tabatip einmal probiert haben. Handlich im Format, vorzüglich im Rauchgenuß.

Durch die einzigartige Kombination erlesener Importtabake mit einem wirksamen Aktivkohle-Filter im Mundstück ist Tabatip nicht nur sehr aromatisch, sondern auch angenehm leicht. Gutes muß aber nicht teuer sein: 10 Tabatip gibt es für 1,60 DM.

TABATIP. BEMERKENSWERT WIE JENE, DIE SIE RAUCHEN.

BMW 528 gegen Mercedes 280



Sechszylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle, 2788 cm³, 170 PS bei 5800/min, 23,8 mkg bei 4000/min, Frontmotor mit Hinterradantrieb, DM 24 400,–.

Sechszylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, zwei obenliegende Nockenwellen, 2746 cm³, 156 PS bei 5500/min, 22,7 mkg bei 4000/min, Frontmotor mit Hinterradantrieb, DM 24 997,20.

Die beiden Konkurrenten, der BMW 528 und der Mercedes 280, nehmen nicht nur innerhalb ihrer Baureihe eine Spitzenstellung ein, sie sind auch die herausragenden Vertreter jener Kategorie, die gemeinhin als gehobene Mittelklasse bezeichnet wird. Gehoben sind auch die Ansprüche, die in dieser Klasse an Ausstattung, Komfort, Fahreigenschaften und Leistung gestellt werden.

Um ihnen gerecht zu werden, bemühen beide Automobilhersteller ein nahezu identisches Konzept. Es lautet: reichhaltige, qualitativ hochwertige Ausstattung, viertürige, kompakte Karosserie, komfortables Fahrwerk mit Einzelradaufhängung und leistungsfähiger Sechszylinder-Reihenmotor mit konventionellem Antrieb auf die Hinterräder. Das einheitliche Konzept führt allerdings zu verschiedenen Ergebnissen, die in beiden Fällen sehr positiv ausfallen.

In der Ausstattung lassen die Kontrahenten kaum Wünsche offen, und wo BMW einen Drehzahlmesser serienmäßig für angebracht hält, sind Daimler-Benz Nebelleuchten und eine Höhenregulierung der Hauptscheinwerfer wichtiger.

Deutliche Vorteile kann jedoch der Mercedes bei der Karosserie verbuchen: Das größere Raumangebot, die bequemeren Sitze, das bessere Gurtsystem und die hervorragende Verarbeitungsqualität lassen dem 528 hier keine Chance, der zudem mit BMW-typischen Unzulänglichkeiten (Windgeräusche, schlecht regulierbare Heizung) seinen Fahrer vergrämt.

Ebenso deutlich wie im Karosseriebereich schlägt die schwäbische Limousine ihren bayerischen Herausforderer im Komfort. Ihre Federung ist so gut abgestimmt, daß sie in Verbindung mit den ausgezeichneten Sitzen, dem geringen Innengeräusch und dem gepflegten Antrieb allen Ansprüchen gerecht wird. Weniger sanft steckt das straffer ausgelegte BMW-Fahrwerk die Unebenheiten der Straße weg, und auch der Sitzkomfort ist eindeutig schlechter.

Vorteile kann der BMW dagegen in der Bedienung und Handlichkeit verzeichnen, wenngleich Lenk- und Bremshilfen sowie eine annähernd perfekte Anordnung aller Schalter und Hebel beide Autos annähernd mühelos bedienbar machen.

Gleichwertig sind die beiden Konkurrenten in ihren Fahreigenschaften zu beurteilen, die beim BMW mehr in die sportliche Richtung tendieren, während sich der Mercedes etwas behäbiger, aber dafür gutmütiger pilotieren läßt. ▷

Fahrleistungen und Verbrauch

Meßwerte	BMW 528	Mercedes 280
Beschleunigung in s		
0– 40 km/h	2,4	2,7
0– 60 km/h	3,9	4,6
0– 80 km/h	6,0	7,1
0–100 km/h	8,7	10,5
0–120 km/h	12,3	15,0
0–140 km/h	16,8	21,0
0–160 km/h	24,0	27,2
1 km mit stehendem Start	29,9	32,2
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang) in s		
40– 60 km/h	5,4	6,0
40– 80 km/h	10,7	12,4
40–100 km/h	16,0	18,8
40–120 km/h	21,2	25,7
40–140 km/h	27,7	34,2
1 km ab 40 km/h	34,7	37,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	203,5	189,5
Fahrversuche		
Slalom (leer)		
18 m Pollerabstand km/h	55,7	53,8
Wedeln (leer) km/h	116,0	114,0
Innengeräusch in Phon (dBA)		
Leerlauf im Stand	52	51
Bei 50 km/h	62	62
Bei 80 km/h	65	67
Bei 100 km/h	68	70
Bei 120 km/h	72	71
Bei 140 km/h	75	74
Bei 160 km/h	77	78
Bei 180 km/h	81	80
Verbrauch L/100 km		
Autobahn ca. 135 km/h	16,9	17,8
Landstr. ca. 65 km/h	13,2	15,2
Landstr. ca. 80 km/h	16,2	18,0
Testverbrauch	15,3	16,9
DIN-Verbrauch	10,8	12,5
Tankinhalt L	70	80
Aktionsradius km	457	473

Außen sind sie alle gleich.

Es gibt keine Starterbatterie, der Sie von außen ansehen, wie gut sie ist: Welche Leistung sie erbringt, ob sie sicheren Kaltstart garantiert, wie lange sie lebt.
Sie können einer Batterie aber auch nicht unter den Mantel schauen. Und deshalb zeigen wir Ihnen hier, wie eine VARTA Starterbatterie von innen aussieht und was Sie davon haben. Dann brauchen Sie in Zukunft nur noch auf den Namen VARTA zu achten.

Jede VARTA Starterbatterie ist immun gegen Stoß, Schlag, Öl, Benzin, Säure und Reinigungsmittel, denn sie hat ein besonders widerstandsfähiges Gehäuse.

Jede VARTA Starterbatterie ist 100% säuredicht, denn der Deckel und Kasten sind unlösbar verschweißt.

Jede VARTA Starterbatterie garantiert Qualität, denn sie wird unbestechlich geprüft, bevor sie das Werk verläßt.

Jede VARTA Starterbatterie hat eine patentierte Verbinderführung. Sie garantiert sicheren Kaltstart.

Jede VARTA Starterbatterie ist mit besonders legierten Gittern ausgerüstet; keine Gitterkorrosion – besonders lange Lebensdauer.

Jede VARTA Starterbatterie ist bewährte Qualität, denn fast jeder zweite Neuwagen in der Bundesrepublik Deutschland rollt mit einer Starterbatterie aus dem Hause VARTA vom Band.

VARTA **Der eigentliche Name für Ihre Batterien.**

BMW gegen Mercedes

Auch in den Fahrleistungen ist der BMW das sportlichere Auto, wobei der Mercedes vor allem wegen seiner mangelnden Durchzugskraft zurückfällt.

Kraftlosigkeit und schlechte Elastizität sind auch der Grund, weswegen der Mercedes in der Motorwertung gegen den BMW 528 verliert, der an Laufkultur, Leistung und Elastizität nichts zu wünschen übrigläßt.

Fazit: Der BMW 528 verzeichnet gegen den Mercedes 280 einen Punktsieg. Die Motorqualität und die Fahrleistungen des BMW sind so viel besser, daß sie die Vorzüge des Mercedes im Komfort- und Karosseriebereich überwiegen.

auto motor sport Testzeugnis

Prüfpunkt	Bewertung*	Prüfpunkt	Bewertung*
	BMW 528		**Mercedes 280**
● **AUSSTATTUNG** Komplette Serienausstattung, Automatikgurte und Kopfstützen vorn, Verbundglasfrontscheibe, heizbare Heckscheibe, Lenkrad- und Sitzhöhenverstellung, Halogen-Doppelscheinwerfer, Drehzahlmesser.	2	● **AUSSTATTUNG** Komplette Serienausstattung in solider Ausführung, Automatikgurte und Kopfstützen vorn, Verbundglasfrontscheibe, heizbare Heckscheibe, Fahrersitzhöhenverstellung, Halogen-Haupt- und Nebelscheinwerfer.	2
● **BEDIENUNG UND HANDLICHKEIT** Äußerst gute Handlichkeit, niedrige Pedalkräfte, exakte und leichtgängige Servolenkung. Sehr gut ablesbare Instrumente. Einfaches Bedienungsschema für Heizung und Lüftung. Optimale Betätigungshebel für Wischer und Wascher.	1	● **BEDIENUNG UND HANDLICHKEIT** Für Größe und Gewicht sehr gute Handlichkeit, geringe Pedalkräfte und leichtgängige, präzise Servolenkung. Gut ablesbare Instrumente. Gutes Bedienungsschema für Heizung und Lüftung. Nicht ganz befriedigende Wischer-Betätigung und Lehnenverstellung.	2
● **FAHREIGENSCHAFTEN** Sehr guter Geradeauslauf, neutrales, im Grenzbereich jedoch zum Übersteuern neigendes Eigenlenkverhalten, gute Bremsen.	2	● **FAHREIGENSCHAFTEN** Weitgehend neutrales Fahrverhalten mit leichter Untersteuerneigung. Befriedigender Geradeauslauf, ausreichende Bremsen.	2
● **KAROSSERIE** Viertürige Karosserie mit vorne guten, hinten ausreichenden Platzverhältnissen. Gute Übersichtlichkeit, großer Kofferraum. Schlecht dosierbare Heizung und Lüftung, gute Verarbeitung.	2	● **KAROSSERIE** Viertürige Karosserie mit guten Platzverhältnissen und hoher passiver Sicherheit. Gute Übersichtlichkeit, großer, gut beladbarer Kofferraum. Sehr gute Verarbeitungsqualität.	1
● **KOMFORT** Guter Federungskomfort auch bei voller Zuladung. Wirksamer Antidive. Geringer Innengeräuschpegel, jedoch störende Windgeräusche, befriedigende Einzelsitze. Sitzkomfort hinten nur ausreichend.	2	● **KOMFORT** Sehr guter Federungskomfort auch bei hoher Zuladung. Wirksamer Antidive. Niedriger Innengeräuschpegel, geringe Windgeräusche. Gut geformte, bequeme Einzelsitze mit großem Verstellbereich.	1
● **FAHRLEISTUNGEN** Sehr gute Beschleunigungswerte und ausgezeichnetes Durchzugsvermögen im gesamten Drehzahlbereich. Höchstgeschwindigkeit 203,5 km/h.	1	● **FAHRLEISTUNGEN** Gute Beschleunigungswerte, jedoch unbefriedigendes Durchzugsvermögen bei niedrigen Drehzahlen. Höchstgeschwindigkeit 189,5 km/h.	2
● **MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG** Äußerst drehfreudiger und laufruhiger Sechszylindermotor mit hoher Leistung und sehr guter Elastizität. Sehr leicht schaltbares, gut abgestuftes Vierganggetriebe.	1	● **MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG** Relativ leise laufender, drehfreudiger Sechszylindermotor. Schlechte Elastizität und Leistungsschwäche im unteren Drehzahlbereich. Befriedigend abgestuftes Vierganggetriebe.	3
● **WIRTSCHAFTLICHKEIT** Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . . . . 43,9 Pf/km 20 000 km/Jahr . . . . . 35,0 Pf/km 30 000 km/Jahr . . . . . 32,1 Pf/km Ölwechsel alle 7500 km, Inspektion alle 15 000 km. Geringer Kraftstoffverbrauch (15,3 L/100 km).	3	● **WIRTSCHAFTLICHKEIT** Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . . . . 45,0 Pf/km 20 000 km/Jahr . . . . . 36,4 Pf/km 30 000 km/Jahr . . . . . 33,5 Pf/km Ölwechsel alle 7500 km, Inspektion alle 15 000 km. Im Vergleich zum BMW 528 höherer Kraftstoffverbrauch (16,9 L/100 km).	3

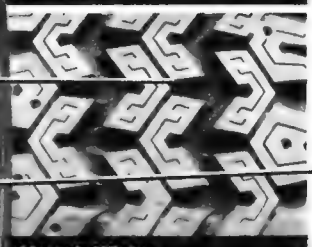
* 1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = ausreichend, 4 = unbefriedigend, 5 = mangelhaft

Kommen Sie gut durch den Winter. MichelinX M+S8.

Gut für jeden Winter:

Schnee-Winter
Die robusten Profilstollen verzahnen sich fest im Schnee: optimale Griffigkeit auch im Tiefschnee.

Eis-Winter
Reifenunterbau und die Michelin-Gummimischung sorgen für eine gute Haftung auf Eis.



Matsch-Winter
Das offene Profil setzt sich auch in Matsch und Schlamm nicht zu – der Reifen bleibt in jeder Situation griffig.

Regen-Winter
Die breiten Profilkanäle können viel Wasser aufnehmen und ableiten – die Aquaplaning-Gefahr ist erheblich gemindert.

Nicht-Winter
Reifenunterbau (Radialbauweise) und Profilgestaltung sind so konzipiert, daß der X M+S 8 auch auf trockenen Straßen komfortabel leise abrollt.

Langzeit-Winter
Michelin, das bekannte Zeichen für hohe Kilometerleistung und kompromißlose Qualität. Übrigens: der X M+S 8 ist bis zu 160 km/h zugelassen.

Gut für viele Winter: mit seiner sagenhaften Kilometerleistung. MichelinX M+S8.

A 3-(76039)-3 D

110 PS. Von 0 auf 100 in 9 Sekunden. Spitze 182 km/h. 1,6 Liter Hubraum. Einspritzanlage. 175/70 HR-Reifen.

Der neue Golf GTI. Das

Hätten Sie auf den ersten Blick gedacht, daß dieser Golf ein neuer Golf ist? Bis auf die breiteren Reifen kaum, nicht wahr?

Sehen Sie. Schon dadurch unterscheidet sich der neue Golf GTI wohltuend von anderen. Uns war es nämlich lieber, ein spritziges Auto zu bauen. Statt eins, das nur spritzig aussieht.

Und ungewöhnlich spritzig ist der Golf. Er hat einen anzugsstarken, drehfreudigen 110 PS Motor. Wenn der sich ins Zeug legt, sind Sie in 6,1 Sek. auf 80. Und keine 3 Sekunden später auf 100. Ist das nichts?

Dabei ist das noch lange nicht alles: Er fährt eine Spitzengeschwindigkeit von 182 km/h. Er verbraucht nach DIN nur 8,0 Liter auf 100 km. Auch das ist eine besondere Leistung.

Natürlich hat das auch seinen besonderen Grund:

Es ist die mechanische Einspritzanlage. Oder K-Jetronic, wie die Techniker sagen. Sie dosiert das Kraftstoff-Luftgemisch in allen Drehzahlbereichen besonders exakt. Also ohne einen Tropfen zu verschwenden.

Die hochwertige Technik des GTI bringt nicht nur sportliche Werte. Sie bewährt sich

Sportsitze. Sportlenkrad. Instrumenten-Konsole. Verstellbare Kopfstützen. Dreipunkt-Automatic-Sicherheitsgurte. Schwarzer Velboursteppich.

Auto mit Sportanzug.

auch im Alltagsbetrieb: bei der Fahrt zur Arbeit genauso wie beim Einkaufen. Aber der Golf GTI ist nicht nur unter der Motorhaube gut betucht.

Sehen Sie sich mal seinen Innenraum an. Alles ist in Schwarz gehalten: Der Bodenteppich, das Instrumenten-Cockpit, die Sonnenblenden, die Tür- und Seitenverkleidungen und die Mittelkonsole mit den Zusatzinstrumenten. Und seine Sportsitze.

Was nicht sofort ins Auge fällt, ist das Besondere der Windschutzscheibe: Sie ist aus Verbundglas.

Hinten dagegen sieht man klar, daß Sie immer einen klaren Blick haben: Durch die beheizbare Heckscheibe. Und wegen des Heckscheibenwischers mit Waschanlage.

Sie merken, an diesem Auto mit Sportanzug ist so gut wie alles maßgeschneidert. Und das zu einem Preis wie von der Stange: 13.850 DM. (Unverbindliche Preisempfehlung a. W., inkl. MWSt.)

Also auch nicht teurer als Autos, die nur schnell aussehen.

Golf, der Kompakt-VW. Auto, Motor und Spaß.

BMW 3.0 L gegen Mercedes 280 SE

Sechszylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle, 2985 cm³, 180 PS bei 6000/min, 26,0 mkg bei 3700/min, Frontmotor mit Hinterradantrieb, DM 31 420,–.

Sechszylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, zwei obenliegende Nockenwellen, 2746 cm³, 185 PS bei 6000/min, 24,3 mkg bei 4500/min, Frontmotor mit Hinterradantrieb, DM 30 891,30.

Sechszylinder-Limousinen der Preisklasse um 30 000 Mark müssen sich in der Beurteilung besonders strenge Maßstäbe gefallen lassen. Denn was die Käufer erwarten, ist anspruchsvoll und vielfältig: Leistung, Fahrsicherheit und Fahrkomfort sollen sich zu einem möglichst perfekten Gesamtbild zusammensetzen.

Die Bayerischen Motorenwerke gehen diese Aufgabe mit einem Auto an, das bereits 1968 in dieser Grundform präsentiert wurde und das im nächsten Jahr abgelöst wird. Mercedes hat dem BMW 3.0 L seinen 280 SE entgegenzusetzen – ein moderneres Auto (Debüt der S-Klasse: 1972) und ein repräsentativeres zugleich.

Im Innenraum haben beide Konkurrenten großzügige Platzverhältnisse zu bieten, wobei dem Mercedes ein Vorteil durch bessere Sitze entsteht. Daß er neueren Datums ist, zeigen Details in der Bedienung: Heizung und Lüftung lassen sich einfacher regeln als im BMW, und auch die Sitzverstellung funktioniert exakter. Mit seinen großen Rundinstrumenten ist der große BMW dagegen immer noch nicht in die Jahre gekommen; sie sind gut abzulesen und zeigen ebenso wie die hervorragenden Sichtverhältnisse, daß dieses Auto zwar alt, aber nicht veraltet ist.

Sein Motor ist es schon gar nicht, sondern kann sich in dieser Klasse immer noch gelassen als Maßstab zur Verfügung stellen. Er läuft seidenweich, ist sehr drehmomentstark und läßt die Limousine klar die 200 km/h-Grenze überschreiten.

Ganz so überzeugend kann der Einspritzmotor des Mercedes dies alles nicht. Er arbeitet nicht ganz so kultiviert, ist weniger elastisch, was sich auch in einem niedrigeren Drehmoment bei höherer Drehzahl nominell ausdrückt (BMW: 26,0 mkg bei 3700/min; Mercedes: 24,3 mkg bei 4500/min), und er konsumiert auch immer etwas mehr. Gleichwohl macht er den 280 SE zu einem schnellen und souveränen Auto, mit dem lange Strecken auch vom Motor her Vergnügen bereiten.

Ohnehin schlägt die Stunde des Oberklasse-Mercedes, wenn es um Fernstrecken geht. Sein hervorragender Federungskomfort, seine gutmütigen Fahreigenschaften, die geringen Windgeräusche der hervorragend verarbeiteten Karosse und die durchweg praxisgerechten Bedienungselemente lassen ihn speziell hier im direkten Vergleich mit dem BMW klar in Führung gehen. Denn der Sechszylinder aus München hat in all den angesprochenen Kriterien etwas weniger zu bieten: Sein Federungskomfort ist nur befriedigend, die Ka-

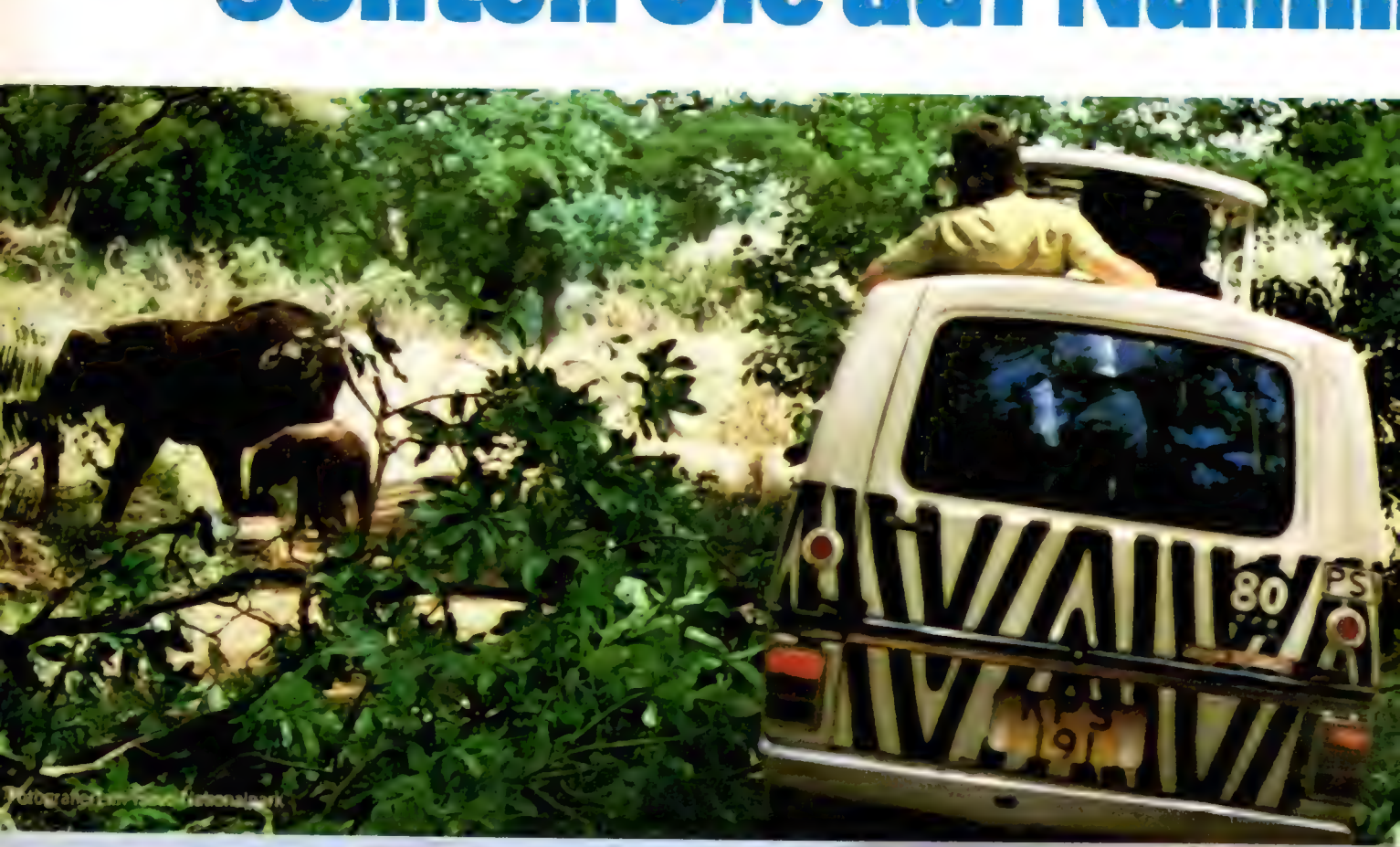
Fahrleistungen und Verbrauch

Meßwerte	BMW 3.0 L	Mercedes 280 SE
Beschleunigung in s		
0– 40 km/h	2,3	2,3
0– 60 km/h	4,2	4,2
0– 80 km/h	6,2	6,6
0–100 km/h	9,4	9,7
0–120 km/h	12,8	13,9
0–140 km/h	17,4	18,7
0–160 km/h	25,3	26,8
1 km mit stehendem Start	30,6	31,2
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang) in s		
40– 60 km/h	4,7	5,6
40– 80 km/h	9,7	11,7
40–100 km/h	14,6	17,6
40–120 km/h	19,7	24,2
40–140 km/h	25,7	31,7
1 km ab 40 km/h	34,0	36,3
Höchstgeschwindigkeit km/h	204,5	204,5
Fahrversuche		
Slalom (leer)		
18 m Pollerabstand km/h	53,8	53,0
Wedeln (leer) km/h	114,0	114,0
Innengeräusch in Phon (dBA)		
Leerlauf im Stand	46	51
Bei 50 km/h	59	62
Bei 80 km/h	65	66
Bei 100 km/h	67	68
Bei 120 km/h	70	71
Bei 140 km/h	75	74
Bei 160 km/h	77	77
Verbrauch in L/100 km		
Autobahn ca. 125 km/h	13,7	14,5
Landstr. ca. 65 km/h	14,1	14,1
Landstr. ca. 75 km/h	17,0	18,7
Testverbrauch	16,5	17,2
DIN-Verbrauch	11,4	12,5
Tankinhalt L	78	96
Aktionsradius km	473	558

*Einfach eine Tonfilmkassette einlegen und das Mikrofon an die Bauer Tonfilm-Kamera anschließen.
Die Tonspur, die auf dem Super-8-Film angebracht ist, zeichnet den Ton zu Ihrem Film original und synchron auf.
Lassen Sie sich von Ihrem Fotofachhändler zeigen, wie einfach das ist. Fragen Sie ihn nach den Bauer-Prospekten für Filmkameras und -Projektoren. (Oder schreiben Sie an Robert Bosch GmbH, Geschäftsbereich Photokino, Postfach 109, 7000 Stuttgart 60.)

Die neuen Bauer Tonfilm-Kameras. Film & Ton in einer Hand.

Für die kostbarsten
sollten Sie auf Numm



Admenting 6/1

Wochen des Jahres
er Neckermann gehen.

Ein Wort zu unseren Fernreisen:

Im Fernen Osten haben Sie über 5.000 Kombinationsmöglichkeiten. Ostafrika bleibt preisstabil. Mexico reicht für Sie von der Karibik bis zum Pazifik. Und überall haben Sie die Wahl zwischen vielen interessanten Rundreisen.

Alles bei Neckermann + Reisen. Im neuen Prospekt lernen Sie auch noch unser IT-Linienflugprogramm kennen und erfahren, was Professor Heinrich Harrer über unsere Rundreisen zu sagen hat.

Ostafrika – preiswert bei uns

Mombasa

Flugreise
1 Woche
Zimmer/Frühst
ab Frankfurt ab
998.-

Malindi

Flugreise
1 Woche
Vollpension
ab Frankfurt ab
1028.-

Safari und Baden

West - Kenya - Safari
Flugreise
1 Wo. Safari
Vollpension
1 Wo. Baden
Malindi
Vollpension
ab Frankfurt ab
2126.-

Air - Safari
Flugreise
1 Wo. Safari
Vollpension
1 Wo Baden
Mombasa
Vollpension
ab Frankfurt ab
2680.-

Mount - Kenya - Safari
Flugreise
1 Wo. Safari
Vollpension
1 Wo. Baden
Malindi
Vollpension
ab Frankfurt ab
2187.-

Abenteuer-Safari
Flugreise
2 Wochen
Safari
Vollpension
ab Frankfurt ab
2897.-

Flughafenzuschläge entnehmen Sie bitte unseren Prospekten, oder fragen Sie in unseren Reisebüros

Auf unseren Rundreisen sehen Sie weniger vom Hotel und mehr von Land und Leuten.

Lesen Sie in unserem Reiseprospekt „Die Welt in guten Händen" 76/77, was der berühmte Forscher Heinrich Harrer über unsere Rundreisen sagt. 3 Empfehlungen des bekannten Naturforschers möchten wir hier schon an Sie weitergeben:

Die Java-Bali-Celebes-Rundreise: „Das Spiel der Wayang-Golek", die Südindien-Rundreise: „Das Reich der Drawiden" und unsere Südnepal-Rundreise: „Durch den Dschungel Nepals".

Genaue Informationen über unsere Rundreisen entnehmen Sie bitte unserem Fernreisen-Prospekt. Oder lassen Sie sich in unserem Reisebüro beraten.

Die neuen Neckermann-Reiseprospekte für Herbst/Winter/Frühjahr 76/77 erhalten Sie in Ihrem Neckermann-Reisebüro!

rosserie neigt zu Windgeräuschen, seine Fahreigenschaften sind zwar sehr gut, verlangen jedoch im Grenzbereich eine kundigere Fahrerhand. Noch gebaut nach alter BMW-Philosophie, ist der 3.0 L ein im Kurven-Ernstfall eindeutig übersteuerndes Auto, das mit dem Heck nach außen drängt. Der Mercedes ist selbst bei extremer Fahrweise verbindlicher; er bleibt neutral bis untersteuernd – eine Auslegung, der im Sinne größtmöglicher aktiver Sicherheit der Vorzug eingeräumt werden muß.

Fazit: Der BMW 3.0 L ist das sportlichere Auto mit einem Motor- und Handlichkeits-Plus. Der bessere Kauf in der Summe aller Eigenschaften – das ist jedoch zweifellos der Mercedes 280 SE.

auto motor sport

Testzeugnis

BMW 3.0L		Mercedes 280 SE	
Prüfpunkt	**Bewertung***	**Prüfpunkt**	**Bewertung***
● **AUSSTATTUNG** Komplette Serienausstattung, unter anderem Automatikgurte, Verbundglasscheibe, heizbare Heckscheibe, Fahrersitz-Höhenverstellung, Halogen-Hauptscheinwerfer, elektrisch verstellbarer Außenspiegel.	2	● **AUSSTATTUNG** Gute Serienausstattung, unter anderem Automatikgurte, Verbundglasscheibe, heizbare Heckscheibe, Fahrersitz-Höhenverstellung, Halogen-Hauptscheinwerfer, Halogen-Nebelscheinwerfer.	2
● **BEDIENUNG UND HANDLICHKEIT** Sehr gute Handlichkeit, geringe Pedalkräfte, sehr leichtgängige, aber exakte Servolenkung. Sehr übersichtliche Instrumente, unpraktisches Bedienungsschema für Heizung und Lüftung. Praxisgerechte Wisch-Wasch-Betätigung.	2	● **BEDIENUNG UND HANDLICHKEIT** Für Wagenformat gute Handlichkeit, geringe Pedalkräfte, exakte und leichtgängige Servolenkung. Übersichtliche und blendfreie Armaturen, übersichtliches und einfaches Bedienungsschema für Heizung und Lüftung. Nicht ganz befriedigende Wisch-Wasch-Betätigung.	2
● **FAHREIGENSCHAFTEN** Im Kurvengrenzbereich übersteuerndes Fahrverhalten, guter Geradeauslauf. Wirksame Bremsen, auch bei hoher Belastung gute Standfestigkeit.	2	● **FAHREIGENSCHAFTEN** Weitgehend neutrales Kurvenverhalten auch bei hohen Geschwindigkeiten mit leichter Untersteuerneigung. Sehr guter Geradeauslauf. Bei hoher Beanspruchung frühzeitig auftretendes Nachlassen der Bremswirkung.	2
● **KAROSSERIE** Viertürige Karosserie, gute Platzverhältnisse. Sehr gute Übersichtlichkeit, großer Kofferraum. Befriedigende Verarbeitungsqualität.	3	● **KAROSSERIE** Viertürige Karosserie mit großzügigen Platzverhältnissen. Gute Übersichtlichkeit, großer Kofferraum. Sehr gute Verarbeitungsqualität.	1
● **KOMFORT** Befriedigender Federungskomfort. Leiser Motorlauf, jedoch starke Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten. Befriedigender Sitzkomfort vorne und hinten.	3	● **KOMFORT** Sehr guter Federungskomfort. Niedriger Innengeräuschpegel, wenig Windgeräusche der Karosserie. Körpergerecht geformte Einzelsitze. Guter Sitzkomfort im Fond.	1
● **FAHRLEISTUNGEN** Gute Beschleunigungswerte, hohe Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen. Höchstgeschwindigkeit 204,5 km/h.	2	● **FAHRLEISTUNGEN** Gute Beschleunigungswerte, jedoch nur ausreichende Durchzugskraft. Höchstgeschwindigkeit 204,5 km/h.	2
● **MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG** Außerordentlich kultiviert laufender Sechszylinder-Motor mit hohem Drehvermögen. Sehr gute Elastizität, leicht und exakt schaltbares Vierganggetriebe.	1	● **MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG** Kultiviert laufender, drehfreudiger Sechszylinder-Motor. Ausreichende Elastizität, befriedigend abgestuftes, leicht und präzise schaltbares Vierganggetriebe.	2
● **WIRTSCHAFTLICHKEIT** Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . . . . 45,9 Pf/km 20 000 km/Jahr . . . . . 36,9 Pf/km 30 000 km/Jahr . . . . . 33,9 Pf/km Motoröl- und Filterwechsel alle 7500 km, Wartungsarbeiten alle 15 000 km. Angemessener Kraftstoffverbrauch, Testverbrauch 16,5 L/100 km.	3	● **WIRTSCHAFTLICHKEIT** Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . . . . 46,0 Pf/km 20 000 km/Jahr . . . . . 37,3 Pf/km 30 000 km/Jahr . . . . . 34,3 Pf/km Motoröl- und Filterwechsel alle 7500 km, Wartungsarbeiten alle 15 000 km. Angemessener Kraftstoffverbrauch, Testverbrauch 17,2 L/100 km.	3

* 1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = ausreichend, 4 = unbefriedigend, 5 = mangelhaft

Der Mann braucht Socken

und zwar Socken, die oben bleiben und nicht faltenreich auf der Fessel hängen. Falke hat solche Socken. Man erkennt sie paradoxerweise daran, daß sie keinen Gummirand haben.

falke sitzt Socken die nicht rutschen

haben ihre Elastizität eben nicht nur oben im Rand, sondern im ganzen Schaft. (Sie wissen, der Teil, der oben aus den Schuhen herausguckt.) Dadurch halten sich die Socken an der Fessel fest und nicht mehr an den abschüssigen Waden, die nach unten immer schlanker werden.

Ganz einfach. Der seltsame Strumpf, der deshalb oben bleibt, weil er keinen Rand hat, heißt „sitzt".

Merke: Der „sitzt" heißt „sitzt", weil er stets oben sitzt.

Falke's „sitzt" gibt es in allen guten Fachgeschäften und in den Fachabteilungen der Warenhäuser.

Franz Falke-Rohen GmbH
5948 Schmallenberg
Postfach 1109

falke falke

Strümpfe zum Wohlfühlen

Die Unfall-Statistik hat

ein Gesicht geprägt.

Nach der neuesten HUK-Untersuchung sind allein 31% aller Unfalltypen Gegenverkehrsunfälle.* Die Stoßrichtung erfolgt von vorn.

Diese Untersuchung bestätigt die Prinzipien der Volvo-Konstrukteure: Die Gefahr abzuwenden, lange bevor die Insassen gefährdet werden. Deshalb muß der Bug des Volvo so und nicht anders aussehen. Er ist von der Statistik geprägt. Ein Bollwerk der Sicherheit für stufenweises Auffangen der Aufprallenergie.

Die Stoßstangen sind keine Zierleisten, sondern Puffer, die eine Aufprallenergie des Volvo von 5 km/h schadlos schlucken. Die computerberechnete Knautschzone absorbiert

*) HUK-Untersuchung „Innere Sicherheit im Auto", Hamburg 1975.

Nach einem Frontal-Aufpralltest mit 65 km/h Insassenzelle unbeschädigt. Türen lassen sich ohne fremde Hilfe öffnen.

weitere Energie. Allein zwischen Motorblock und vorderer Stoßstange hat der Volvo 264 eine Schutz-Zone von 450 mm. Ein Volvo kann mit 65 km/h** frontal gegen eine Wand prallen, ohne daß die Sicherheitszelle deformiert wird. Das ist eine um 34,6% höhere Geschwindigkeit als die amerikanische Norm fordert.

**) Die auftretende Belastung ist bei 65 km/h um 80% höher als bei 50 km/h.

Bei Volvo geht man über die übliche Norm hinaus. Auch über die übliche Form. Das gibt dem Automobil Charakter.

Informieren Sie sich über die konsequente Sicherheit des Volvo, seinen konsequenten Komfort und seine konsequente Wirtschaftlichkeit.

Volvo 264 DL 125 DIN-PS 4-türig
Volvo 265 DL 125 DIN-PS 5-türig

Fordern Sie von Volvo das Info-Paket an.
Volvo Deutschland GmbH, 6057 Dietzenbach.
Abt. 2.6 –604

Volvo 264 GL 140 DIN-PS 4-türig. Aufpralldämpfende Stoßstangen. Knautschzonen vorn und hinten. Überrollsteife Dachkonstruktion. Flankenschutz, 1,5 t belastbar. 5-fach gesicherte Lenksäule. 2 x 3 Bremssystem.

VOLVO

Das konsequente Automobil

BMW 633 CSi gegen Mercedes 350 SLC

Sechszylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle, 3210 cm³, 200 PS bei 5500/min, 29 mkg bei 4250/min, Frontmotor mit Hinterradantrieb, DM 43 100,—.

Achtzylinder-V-Motor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, 3499 cm³, 200 PS bei 5800/min, 29,2 mkg bei 4000/min, Frontmotor mit Hinterradantrieb, DM 42 968,10.

In dieser Gegenüberstellung ist das BMW-Coupé das jüngere Auto. Seine Karosserie wirkt denn auch mit ihren klaren Linien und den großen Fensterflächen moderner und eleganter als die des 350 SLC, die mit ihrer hohen Gürtellinie und der aufgewölbten Motorhaube eher schwülstig als sportlich erscheint. Außerdem wird beim Mercedes durch eine tiefe Sitzposition und das relativ hoch placierte Armaturenbrett die Übersichtlichkeit eingeschränkt.

Beide Autos bieten einen für Coupé-Maßstäbe großzügigen Innenraum. Fahren zu viert ist problemlos möglich, wobei im Fond des Mercedes die Kopffreiheit, in dem des BMW der Knieraum etwas knapper bemessen ist. Für das Gepäck von vier Personen ist der BMW-Kofferraum besser gerüstet; er faßt 80 Liter mehr. In der Ausstattung, die der Preisklasse entsprechend bei beiden Coupés reichhaltig und sinnvoll ist, verdient der BMW ein leichtes Plus, da bei ihm unter anderem Leichtmetallräder, Color-Verglasung und die sogenannte „Check Control" (auf der mit einer Taste sieben Funktionen des Autos kontrolliert werden können) serienmäßig sind. Dafür holt der Mercedes in der Verarbeitungsqualität Pluspunkte: Er wirkt steifer und ruhiger, während im BMW-Coupé ab und zu Knarr- und Knistergeräusche zu vernehmen sind. In den Fahreigenschaften nehmen sich die beiden Kontrahenten nicht viel. Beide bieten ein sicheres, auch bei hohem Tempo unproblematisches Kurvenverhalten und eine in allen Geschwindigkeitsbereichen gute Richtungsstabilität. Kleine Unterschiede zeigen sich lediglich in engen Kurven, in denen der Mercedes ausgeprägter zum Untersteuern neigt, sowie bei harter Brems-Beanspruchung, wobei die nur vorn innenbelüftete Scheibenbrems-Anlage des deutlich schwereren Mercedes eher in der Wirkung nachläßt als die des BMW.

Im Fahrkomfort liegt der 350 SLC eindeutig vorn: Langer Radstand, hohes Gewicht und eine gelungene Abstimmung ergeben einen ausgezeichneten Federungskomfort, der bei niedrigen und hohen Geschwindigkeiten mit allen Bodenunebenheiten mühelos fertig wird. Der 633 CSi wartet mit einer deutlich strafferen Federungs- und Dämpfungsabstimmung auf (wahlweise ist eine weichere Abstimmung lieferbar), die jedoch insgesamt keineswegs unangenehm ist und vor allem dem Schnellfahrer entgegenkommt.

Eindeutig im Vorteil ist dagegen der BMW, was das Antriebs-Aggregat angeht. ▷

Fahrleistungen und Verbrauch

Meßwerte	BMW 633 CSi	Mercedes 350 SLC
Beschleunigung in s		
0— 40 km/h	2,2	3,3
0— 60 km/h	3,9	5,2
0— 80 km/h	5,8	8,2
0—100 km/h	8,0	11,8
0—120 km/h	11,4	15,8
0—140 km/h	15,5	20,9
0—160 km/h	21,0	29,0
1 km mit stehendem Start	29,0	31,8
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang) in s		
40— 60 km/h	5,4	—[1]
40— 80 km/h	10,6	—
40—100 km/h	15,8	—
40—120 km/h	21,0	—
40—140 km/h	27,0	—
40—160 km/h	33,8	—
1 km ab 40 km/h	34,6	—
Höchstgeschwindigkeit km/h	215,6	211,8
Fahrversuche		
Slalom (leer)		
18 m Pollerabstand km/h	56,4	55,2
Wedeln (leer) km/h	118,0	114,0
Innengeräusch in Phon (dBA)		
Leerlauf im Stand	54	48
Bei 50 km/h	63	61
Bei 80 km/h	66	67
Bei 100 km/h	69	69
Bei 120 km/h	74	72
Bei 140 km/h	78	74
Bei 160 km/h	80	77
Bei 180 km/h	83	80
Verbrauch L/100 km		
Autobahn ca. 140 km/h	16,5	19,5
Landstr. ca. 65 km/h	11,3	15,8
Landstr. ca. 80 km/h	15,7	19,7
Testverbrauch	16,0	19,6
DIN-Verbrauch	11,0	13,0
Tankinhalt L	70	90
Aktionsradius km	438	459

[1]) Automatik

Hart im Nehmen - weich im Tragen

LAPPY

Der Echte aus Elchleder

Echtes Elchleder hat außergewöhnliche Eigenschaften.
Es ist weich, anschmiegsam und extrem haltbar und strapazierfähig zugleich.
Darum ist der Lappy ein Schuh, der nichts übelnimmt.
Lappy-Elchlederschuhe gibt es nur von Madras, Italien.
Mit dem lässigen Chic, der typisch für alle Schuhe von Madras ist.

Erhältlich in führenden Schuhhäusern und -boutiquen.

madras

Mit Madras lässig durch die Welt.

BMW gegen Mercedes

Sein Sechszylinder-Einspritzmotor sorgt nicht nur für sehr gute Fahrleistungen, sondern überzeugt gleichzeitig durch bestechende Laufkultur, hervorragende Elastizität und erstaunliche Treibstoff-Ökonomie. Unter allen Verkehrsbedingungen vermittelt er stets das beruhigende Gefühl überlegener Leistungsreserven. Das gelingt dem Mercedes-Motor, obwohl mit zwei zusätzlichen Zylindern und fast 300 cm³ mehr Hubraum gesegnet, nicht. Er läuft zwar leise und kultiviert, ermöglicht jedoch – besonders mit Automatik – nur durchschnittliche Beschleunigungswerte, wirkt im unteren und mittleren Drehzahlbereich durchzugsschwach und ist zudem nicht sonderlich sparsam.

Fazit: Der 350 SLC hat mehr Limousinen-Charakter, der 633 CSi erfüllt die Ansprüche, die man gemeinhin an ein sportliches Coupé stellt, fraglos besser.

auto motor sport **Testzeugnis**

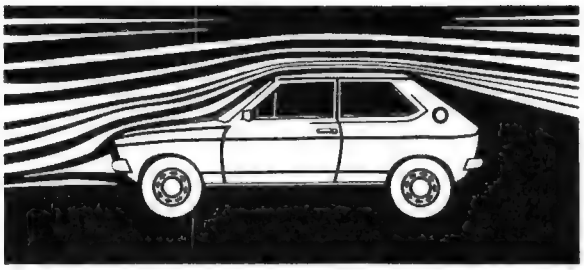
Prüfpunkt	BMW 633 CSi Bewertung*	Prüfpunkt	Mercedes 350 SLC Bewertung*
● AUSSTATTUNG Sehr reichhaltige Serienausstattung (u. a. Leichtmetallfelgen, Color-Verglasung, Check Control). Wirksame, gut regulierbare Lüftung; Heizung nicht ganz befriedigend.	2	● AUSSTATTUNG Reichhaltige Serienausstattung, jedoch nicht ganz so umfangreich wie beim BMW. Wirksame, für Fahrer und Beifahrer getrennt regulierbare Heizung, befriedigende Belüftung.	2
● BEDIENUNG UND HANDLICHKEIT Für Wagengröße und -gewicht sehr gute Handlichkeit. Exakte, leichtgängige Servolenkung, geringe Betätigungskräfte für Bedienungselemente. Gut ablesbare Instrumente, praktisches Bedienungsschema für Heizung und Lüftung.	2	● BEDIENUNG UND HANDLICHKEIT Etwas schlechtere Handlichkeit als beim BMW; größerer Wendekreis. Präzise Servolenkung, geringe Bedienungskräfte. Gut ablesbare Instrumente, Bedienungsschema für Heizung/Lüftung nicht auf Anhieb verständlich.	3
● FAHREIGENSCHAFTEN Sehr guter Geradeauslauf, in Kurven weitgehend neutrales Fahrverhalten mit gut kontrollierbarer Übersteuerneigung im Grenzbereich. Sehr gute Bremswirkung, kaum Fading-Neigung bei starker Beanspruchung.	1	● FAHREIGENSCHAFTEN Sehr guter Geradeauslauf, in engen Kurven deutliches Untersteuern, sonst weitgehend neutrales, gutmütiges Fahrverhalten. Gut dosierbare, jedoch bei starker Beanspruchung in der Wirkung nachlassende Bremsen.	1
● KAROSSERIE Viersitzige Coupé-Karosserie mit gutem Raumangebot und großem Kofferraum. Nicht voll versenkbare Seitenfenster. Sehr gute Übersichtlichkeit dank großer Fensterflächen. Insgesamt gute Verarbeitungsqualität.	2	● KAROSSERIE Viersitzige Coupé-Karosserie mit gutem Raumangebot; mittelgroßer Kofferraum. Voll versenkbare Seitenfenster. Übersichtlichkeit durch aufgewölbte Motorhaube u. hohe Gürtellinie eingeschränkt. Sehr gute Verarbeitungsqualität.	2
● KOMFORT Trotz straffer Feder- und Dämpferabstimmung insgesamt gute Komforteigenschaften. Wenig Querneigung. Gut profilierte Einzelsitze mit sehr großem Verstellbereich. Genügend Kopffreiheit und ausreichend Beinraum im Fond.	2	● KOMFORT Sehr komfortable Federung mit gutem Schluckvermögen auf Bodenunebenheiten aller Art. Bequeme Sitze mit ausreichender Seitenführung und großem Verstellbereich. Im Fond genügend Beinraum, aber knappe Kopffreiheit.	1
● FAHRLEISTUNGEN Gute Beschleunigungswerte, angemessen hohe Spitzengeschwindigkeit (215,6 km/h). Sehr gute Beschleunigungselastizität.	2	● FAHRLEISTUNGEN Nur durchschnittliche Beschleunigungswerte, angemessene Spitze (211,8 km/h). Unbefriedigende Beschleunigungselastizität.	3
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Außerordentlich kultiviert und leise laufender Sechszylinder-Einspritzmotor mit hohem Drehvermögen und großer Durchzugskraft. Gut abgestuftes, exakt und leicht schaltbares Vierganggetriebe.	1	● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Leise und kultiviert laufender V8-Einspritzmotor mit hohem Drehvermögen, aber wenig Durchzugskraft in unteren Drehzahlregionen; wirkt in Verbindung mit der Automatik für die Hubraumklasse teilweise kraftlos.	3
● WIRTSCHAFTLICHKEIT Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr 48,9 Pf/km 20 000 km/Jahr 39,7 Pf/km 30 000 km/Jahr 36,6 Pf/km Motorölwechsel alle 7500 km, Inspektion alle 15 000 km. An den Fahrleistungen gemessen günstiger Kraftstoffverbrauch, Testverbrauch 16,0 Liter pro 100 km.	3	● WIRTSCHAFTLICHKEIT Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr 51,3 Pf/km 20 000 km/Jahr 41,9 Pf/km 30 000 km/Jahr 38,8 Pf/km Motorölwechsel alle 7500 km, Inspektion alle 15 000 km. Relativ hoher Kraftstoffverbrauch, Testverbrauch 19,6 Liter pro 100 km.	4

* 1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = ausreichend, 4 = unbefriedigend, 5 = mangelhaft

Polo. Weiter mit Wirtschaftlichkeit.

„Der Polo hat zwei Reisen um die Welt gemacht: 80.000 km in 797 Stunden mit einem Schnitt von 100,38 km/h und 7,33 Litern auf 100 km." (Istituto Sperimentale Auto e Motori [ISAM], Anagni)

Wirtschaftlichkeit, die aus dem Windkanal kommt.

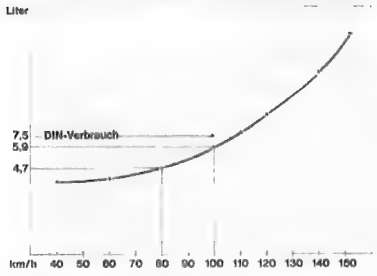


Der Polo im Windkanal.

Schon beim Styling wurde beim Polo an wirtschaftliches Fahren gedacht.

Seine Karosserie ist so gestaltet, daß sie der Luft den geringstmöglichen Widerstand bietet. Und ein geringer Luftwiderstand sorgt für niedrigen Benzinverbrauch und hohe Endgeschwindigkeit.

Sparsam, auch bei forcierter Fahrweise.



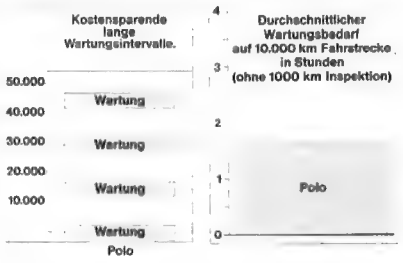
Die Verbrauchskurve (40 PS).

Seinsparsamer Benzinverbrauch macht sich in jeder Fahrsituation bemerkbar. Ob auf der Autobahn, auf Landstraßen oder Kurzstrecken.

Durch seine gewichtsoptimierte Bauweise ist er flinker, beweglicher und wirtschaftlicher. Denn nichts ist schwerer als nötig: Motor, Getriebe, Fahrwerk und Karosserie. So wird der Kraftstoffverbrauch gesenkt nach der Faustregel: 100 kg Fahrzeugmasse erfordern etwa 1 Liter Kraftstoff auf 100 km.

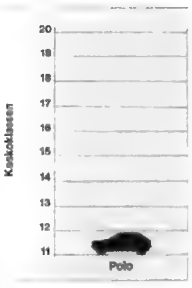
Was Ihnen der Polo sonst noch ersparen kann.

Auch sein Wartungsbedarf ist erstaunlich gering. Denn bei ihm ist die Wartung nur einmal im Jahr oder alle 15.000 km fällig. (Im Durchschnitt dauert die Wartung nicht einmal zwei Stunden.) Zum Ölwechsel muß er zweimal im Jahr oder alle 7.500 km. Und der Express Service sorgt dafür, daß Sie bei kleineren Reparaturen viel Geld sparen.



Die extrem langen Wartungsintervalle. *Der geringe Wartungsbedarf.*

In der Wirtschaftlichkeit eine Klasse für sich.



Die günstige Kasko-Einstufung.

Die günstige Aerodynamik, das günstige Leistungsgewicht, die gekonnte Motorkonstruktion und die langen Wartungsintervalle machen den Polo zu einem besonders wirtschaftlichen Auto. Aber auch seine Versicherungs-Kasko-Klasse ist eine Klasse für sich. Seine geringe Reparaturanfälligkeit stuft ihn sehr günstig ein: Klasse 11.

Kurz und gut. Polo.

BMW gegen Mercedes: das Resümee

Man könnte sich die Beantwortung der Frage „Mercedes oder BMW" einfach machen. Denn wer die in den Testzeugnissen erreichten Einzelnoten zusammenzählt und einen Durchschnitt errechnet, erhält ein recht klares Bild: Die Begegnung BMW 520 – Mercedes 200 endet unentschieden, während beim Vergleich der Modelle 528 und 280 sowie 633 CSi und 350 SLC jeweils ein Vorsprung für den BMW zu verzeichnen ist. Bei den beiden großen Limousinen BMW 3.0 L und Mercedes 280 SE indessen liegt der Mercedes vorn. Ein Unentschieden also, zwei „Siege" für BMW und einer für Daimler-Benz – baut BMW folglich die besseren Autos?

Die mathematische Lösung hat sicherlich einen Vorzug: Sie ist einleuchtend und beweisbar – ebenso wie ein Test von Kühlschränken oder Nähmaschinen. Für die Beurteilung von so komplizierten, mit einer Vielzahl verschiedener Eigenschaften ausgestatteten Verbrauchsgütern, wie es Automobile nun einmal sind, reicht sie aber zweifellos nicht aus.

Tatsächlich kann, wenn zwei Firmen sehr gute Autos bauen, keine allgemein gültige Kaufempfehlung gegeben werden. Denn wie die einzelnen Tests gezeigt haben, differiert der Charakter eines Mercedes so stark von dem eines BMW, daß es letztendlich auch eine Frage des persönlichen Geschmacks und Temperaments ist, für welches Auto man sich entscheidet.

So gebührt den BMW-Modellen unbedingt der Vorzug, wenn der Käufer hauptsächlich Wert auf brillante Motoreigenschaften legt. Sowohl die Vierzylinder wie auch die Sechszylinder aus München können als Paradestücke modernen Motorenbaus gelten, die den vergleichbaren Mercedes-Triebwerken insgesamt überlegen sind.

Um diese BMW-Überlegenheit abzubauen, müßte Daimler-Benz die jetzige Motoren-Generation zumindest teilweise durch neue Entwicklungen ersetzen. Trotz des hohen technischen Aufwandes, wie er etwa mit der Konstruktion eines Doppelnockenwellen-Zylinderkopfs für die 2,8 Liter-Motoren betrieben wurde, bleibt unübersehbar, daß es sich bei den Mercedes-Triebwerken um betagte Zeitgenossen handelt, die ihre Aufgabe zwar gut, aber eben doch nicht so gut wie die beispielhaften BMW-Motoren erfüllen.

Genau umgekehrt verhält es sich auf dem Komfort-Sektor: Die zum Vergleich herangezogenen BMW-Typen bieten durchweg einen akzeptablen Federungskomfort, kommen aber nicht an den überlegenen Gesamtkomfort heran, den die Mercedes-Modelle offerieren.

Auch was die Karosserien angeht, markiert Daimler-Benz einen Vorsprung – das dokumentieren nicht nur makellose Verarbeitung, sondern auch eine Vielzahl überzeugend gelöster, durchdachter Details.

Testberichte in auto motor und sport

BMW	
520/520 i	22/1972
525	23/1973
3.3 L	16/1974
518	22/1974
1502	3/1975
528	4/1975
320	18/1975
Dauertest 525	23/1975
320 i	4/1976
2.8 L/3.0 L/3.3 Li	5/1976
630 CS/633 CSi	13/1976
Mercedes-Benz	
350 SLC	10/1972
350 SE	2/1973
280 SE	15/1973
280 SL/280 SLC	26/1974
240 D 3.0	2/1975
450 SEL 6.9	21/1975
Dauertest 240 D 3.0	1/1976
280 E	10/1976
Alle Diesel-Modelle	18/1976

Der Senner Alois Obermoser war einer der ersten, der sich den Sieger im ADAC-Winterreifentest 1975 kaufte. Den Uniroyal Rallye MS "PLUS".

UNIROYAL

Rallye MS "PLUS", der Haftreifen der neuen Generation.

U 10/76

Fahrbericht

Golf Diesel

Sparbüchse

Hohe Wirtschaftlichkeit zeichnet den ersten VW mit Dieselmotor aus.

Der Großversuch verlief positiv: Rund 300 Golf mit Dieselmotor hatten bei Behörden, Niederlassungen und Händlern im In- und Ausland so gute Ergebnisse erzielt, daß jetzt im Volkswagenwerk mit der Serienproduktion des kleinen Selbstzünders begonnen werden kann.

Angefangen hatte das Diesel-Projekt bei VW im Rahmen allgemeiner Forschungstätigkeit über Alternativ-Antriebe zum herkömmlichen Benzinmotor. Die weltweit verschärften Abgasgesetze, die zunehmend wichtiger werdende Verbrauchsfrage und nicht zuletzt die als Herausforderung empfundenen Fortschritte, die in den letzten Jahren beim Ottomotor erzielt wurden, ließen eine nähere Untersuchung des Dieselprinzips ratsam erscheinen.

Rationelle Bauweise

Da die Wirtschaftlichkeit bei den Überlegungen der VW-Techniker im Vordergrund stand, beschränkten sie ihr Tun folgerichtig auf die Kernbereiche des Diesel-Prinzips: Zylinderkopf und Einspritzanlage.

Den Basis-Motor konnten sie dem Baukasten-System entnehmen, aus dem bereits die Antriebs-Aggregate für die Konzern-Modelle Audi 80, Audi 100, Passat und Golf stammen. Der solide Vierzylinder zeigte sich den beim Diesel-Prinzip auftretenden höheren Drücken problemlos gewachsen.

Fotos: Seufert

Von vorn unterscheidet sich der Golf Diesel nicht von seinen benzingetriebenen Schwester-Modellen

Allerdings wurde für den Diesel der ursprüngliche Hubraum von 1471 cm³ mit 76,5 mm Bohrung und 80 mm Hub beibehalten. Die im letzten Jahr bei den Benzinmotoren durchgeführte Vergrößerung auf 1600 cm³ versagte man sich aus Gründen der Dauerhaltbarkeit: Durch die beim 1500er um drei Millimeter kleinere Zylinderbohrung ergeben sich als wichtige Vorteile nicht zusammengegossene, vom Kühlwasser vollständig umspülte Zylinderbüchsen sowie eine ausreichend breite Auflage für die Zylinderkopfdichtung.

Am Zylinderblock wurden die Öffnungen für Zündverteiler und Benzinpumpe auf einfache Weise durch Blindflansche verschlossen, der Nokkenwellen-Antrieb für den Antrieb der Diesel-Einspritzpumpe modifiziert. Neu sind die Kolben: Zwar sind sie ebenfalls gegossen und mit drei Ringen bestückt, doch ist wegen der höheren Beanspruchung für den obersten Kompressionsring ein gußeiserner Ringträger vorgesehen.

Eine völlige Neuentwicklung ist der Zylinderkopf, wenngleich durch die fünffach gelagerte Nockenwelle und die parallel angeordneten, über Tassenstößel betätigten Ventile Ähnlichkeiten mit der Benzin-Ausführung gegeben sind.

Da der Golf Diesel nach dem Wirbelkammer-Verfahren arbeitet, ist das Brennraumvolumen im wesentlichen in einer kugelförmigen Kammer untergebracht, die mit dem Zylinder nur über eine Art Schußkanal in Verbindung steht. In diese stahlarmierte Kammer mündet sowohl die Einspritzdüse als auch die Glühkerze. Das Kammervolumen ist so ausgelegt, daß sich zusammen mit dem Spalt über dem Kolben ein Verdichtungsverhältnis von 23,5:1 ergibt.

Fortschrittliche Einspritzung

Die von Bosch entwickelte Einspritzpumpe wird vom gleichen Kunststoff-Zahnriemen angetrieben, der auch die Nockenwelle und die für die Ölpumpe zuständige Zwischenwelle in Drehung versetzt. Die Einspritzpumpe arbeitet nach dem Verteiler-Prinzip, der Einspritzdruck beträgt 120 bis 130 atü. Wie beim Fünfzylinder-Dieselmotor des Mercedes 300 D ist eine mechanische Regelung (Fliehkraftregler) vorgesehen. Vorteil: Gegenüber der seither dominierenden pneumatischen Regelung reagiert der Motor auf Gaspedalbewegungen direkter und wirkt dadurch lebhafter, das Laufverhalten ist geschmeidiger und kultivierter.

Erleichtert das Anlassen: Kaltstartbeschleuniger neben der Lenksäule.

Eine Besonderheit der Golf-Einspritzpumpe besteht darin, daß über einen Zugknopf vom Armaturenbrett aus der Einspritz-Zeitpunkt nach „früh" verstellt werden kann. Durch diesen „Kaltstart-Beschleuniger" erübrigt sich das Vorglühen bei kaltem Motor und Temperaturen oberhalb von acht bis zehn Grad Celsius.

Nur unterhalb dieser Temperaturgrenze muß per Schlüsseldrehung vorgeglüht werden; mit dem gleichen Schlüssel wird der Motor auch angelassen und abgestellt. Da es auch keinen Leerlaufversteller wie bei allen anderen Diesel-Personenwagen mehr gibt, unterscheidet sich der Golf-Diesel bei normalen Temperaturen im Bedienungsaufwand nicht mehr vom Benzinmotor, was zweifellos als echter Fortschritt zu werten ist.

Im Motorraum bietet sich dem Betrachter ein erfreulicher Anblick. Das kleine Diesel-Aggregat wirkt, da ohne Zündanlage operierend, ungewöhnlich aufgeräumt und für Wartungsarbeiten gut zugänglich. Das Luftfiltergehäuse ist als solides Leichtmetall-Gußteil ausgeführt, die Kühlwasserleitungen wurden auf kürzesten Wegen verlegt.

Ein großer Kraftstoff-Filter ist mit einer Handdruckpumpe kombiniert, mit deren Hilfe bei versehentlich leer gefahrenem Tank die Einspritzpumpe mühelos entlüftet werden kann.

Unterschiede zum benzingetriebenen Golf ergeben sich außerdem durch eine größere Batterie, einen kräftigeren Anlasser und eine dicke Matte aus schalldämmendem Material an der Unterseite der Motorhaube. Dagegen konnten Getriebe- und Achsantriebsübersetzungen unverändert vom Golf 1100 übernommen werden.

Erfreuliches Laufverhalten

Im Fahrbetrieb wartet der Golf Diesel mit einer für ein so leichtes, kleines Auto überraschenden Laufruhe auf. Bei betriebswarmer Maschine ist der Geräusch-Unterschied zum Benzin-Modell minimal und in keiner Weise störend. Lediglich im Leerlauf arbeitet speziell der kalte Motor härter, was nach außen hin deutlicher hörbar ist als im Innenraum.

Überraschend gut sind auch die Fahrleistungen des kleinen Selbstzünders, der agiler und drehfreudiger wirkt als andere Diesel. Neben dem geringen Wagengewicht von nur wenig mehr als 800 kg ist hierfür die Motor-Charakteristik verantwortlich. Die Nennleistung von 50 PS (37 kW) wird nämlich bei der für einen Dieselmotor beachtlich hohen Drehzahl von 5000/min erreicht. ▷

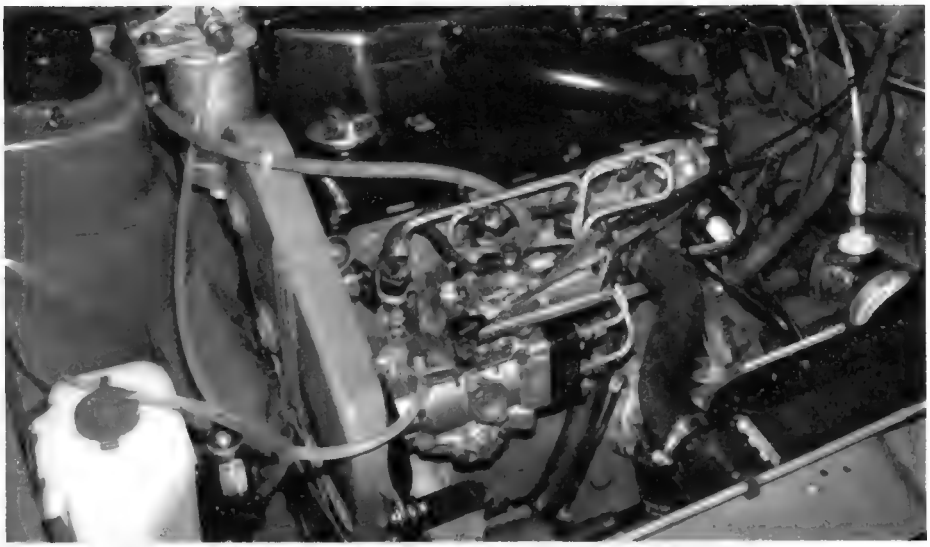
Dadurch ergeben sich erfreulich weite Gangbereiche: Der Testwagen konnte im I. Gang auf etwa 45 km/h, im II. auf 80 km/h und im III. immerhin auf 110 km/h gebracht werden. Die 100 km/h-Marke erreicht der Golf Diesel nach knapp 18 Sekunden und als Höchstgeschwindigkeit wurden etwas mehr als 140 km/h ermittelt.

Vorbildliches Konsumverhalten

Diese Werte sind um so bemerkenswerter, als sie mit einem ungewöhnlich niedrigen Kraftstoffverbrauch erbracht werden. Denn selbst bei voller Ausnutzung der Motorleistung auf der Autobahn braucht der kleine Diesel nur etwa 7,0 L/100 km. Bei zügiger Landstraßenfahrt kann mit knapp sechs Litern und in der Stadt mit weniger als fünf Litern pro 100 km gerechnet werden.

Da beim Golf Diesel nur alle 7500 km das Motoröl gewechselt werden muß, liegen die Betriebskosten auf einem äußerst günstigen Niveau. Das gilt besonders für Länder wie England, Italien, Schweden und die Beneluxstaaten, in denen Dieselkraftstoff deutlich billiger als Benzin ist. Hier amortisieren sich die 1200 bis 1300 Mark, die der Diesel teurer sein wird als das 1100er Benzinmodell, in einem vernünftigen Zeitraum. Zweifellos werden diese europäischen Märkte von VW auch in erster Linie anvisiert. In der Bundesrepublik, wo Dieselöl nur etwa drei Pfennig je Liter billiger als Normalbenzin ist, sieht die Wirtschaftlichkeitsrechnung naturgemäß ungünstiger aus. Hier rentiert sich der Mehrpreis nur für ausgesprochene Vielfahrer oder für solche Golf-Besitzer, die in Grenznähe zu Diesel-Billigländern wohnen.

Ungeachtet solcher Ökonomie-Überlegungen war es für den VW-Konzern angesichts des sich immer stärker abzeichnenden Diesel-Trends wichtig, sich auf diesem Sektor frühzeitig eine gute Ausgangsbasis zu sichern. Daß diese Basis von der Technik her gesund ist – daran braucht nicht gezweifelt zu werden. *Helmut Eicker*

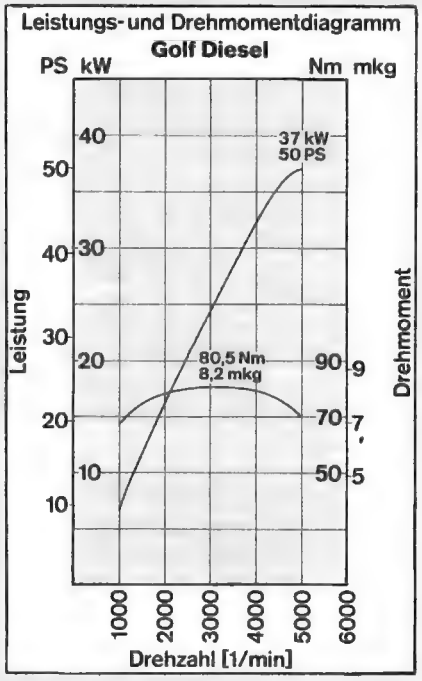


Der gut zugängliche Klein-Diesel basiert auf dem 1,5 Liter Golf-Motor

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Quer eingebauter Wirbelkammer-Dieselmotor, vier Zylinder in Reihe, Bohrung x Hub 76,5 x 80 mm, Hubraum 1471 cm³, Verdichtungsverhältnis 23,5 : 1, Leistung 37 kW (50 PS) bei 5000/min, spezifische Leistung 25,2 kW/L (33,9 PS/L), maximales Drehmoment 80,4 Nm (8,2 mkg) bei 3000/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5000/min) 13,3 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Zahnriemen, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, mechanisch geregelte Bosch-Einspritzpumpe, 45 Liter-Kraftstofftank im Heck, Batterie 12 V 63 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.



KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,45, II. 2,05, III. 1,35, IV. 0,96, R. 3,39, Achsantrieb 4,57.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Verbundlenkerachse, bestehend aus Längslenkern und torsionsfähigem Querträger, Federbeine, Zahnstangenlenkung, Zweikreisbremssystem, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Felgen 4½ J x 13, Gürtelreifen Michelin zX 145 SR 13.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE
(Werksangaben)

Radstand 2400 mm, Spur 1390/1350 mm, Außenmaße 3705 x 1610 x 1410 mm, Leergewicht viertürig 830 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1250 kg, Zuladung 420 kg, Leistungsgewicht 44,6 kW/t (16,6 kg/PS), zulässige Anhängelast gebremst 800 kg, ungebremst 400 kg.

FAHRLEISTUNGEN
(Werksangaben)

Höchstgeschwindigkeit . . 140 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h . . 18,0 s

Die Alfetta ist ein ideales Stadtauto. Mit 175 Spitze.

Kompakt, wendig und flink, das ist die Alfetta in der Stadt, wo sie sich dank eines hochelastischen Motors klaglos durch den dicksten Verkehr quälen läßt. Für die großen Strecken ist die Alfetta mit hervorragenden Fahreigenschaften ausgestattet (Achslastausgleich) und außerdem so motorisiert, daß es ihr an Leistungsreserven in keinem Geschwindigkeitsbereich je fehlen wird. Die Zahlen: 115 PS. 1800 ccm. 5-Gang-Getriebe.

Wie das Gesetz es befiehlt

US-Jahrgang 1977: Neue gesetzliche Bestimmungen ließen Autos und Motoren kleiner werden.

Amerikas Automobilhersteller sind ein Herz und eine Seele. Immer wenn alljährlich im Herbst die Modelle des nächsten Jahrgangs präsentiert werden, kann man schöne Einigkeit beobachten: Bringt General Motors größere Karosserien, dann werden mit Sicherheit auch die von Ford und Chrysler größer, und wenn den Stylisten plötzlich die Erkenntnis kommt, daß rechteckige Scheinwerfer besser aussehen als runde, dann findet man diese nicht nur bei einer Firma, sondern gleich bei allen.

Auch beim Modelljahrgang 1977 ist wieder ein einheitlicher Trend zu beobachten. Die großen Autos wurden fast durchweg kleiner und leichter, statt der bisher fast ausschließlich verwendeten V8-Motoren gibt es nun für viele Modelle wieder eine breite Palette kleinerer Vier- und Sechszylinder-Triebwerke.

Für diesen Wandel gibt es verschiedene Gründe: einmal die kommende Reglementierung des Kraftstoffverbrauchs, die mit Siebenliter-Motoren ausgerüsteten Zweitonnern wenig Chancen lassen dürfte, zum anderen natürlich auch die in letzter Zeit immer dürftiger gewordenen Verkaufszahlen der sogenannten „full-size"-Limousinen. Unverkennbar ist freilich ebenfalls das Streben nach größerem Profit: Kleinere und leichtere Autos lassen sich naturgemäß billiger produzieren — ein Vorteil, von dem allerdings die Kunden nichts haben werden, denn die 77er-Modelle werden nicht billiger, sondern etwa sechs bis sie-

Cadillac Coupé de Ville

Pontiac Firebird Esprit

Oldsmobile Toronado XSR

Buick Riviera

Chevrolet Chevelle Malibu Classic

Chevrolet Impala

Chevrolet Monza Towne Coupé

Die blaue Qualität

Die Qualität von Kraftstoffen orientiert sich an den Ansprüchen der Motoren. Oder umgekehrt: Motoren sind in Leistung und Lebensdauer abhängig von der Kraftstoff-Qualität.

Seit Aral den Superkraftstoff herausbrachte, gilt er für Motorenkonstrukteure als Maßstab für Kraftstoff-Qualität. Denn Aral hat mit seinem Super maßgeblich dazu beigetragen, daß die Konstruktion hochverdichteter Motoren möglich wurde.

Aral-Qualität bleibt auch unter den neuen Benzin-Blei-Bestimmungen, was sie immer war. Wären alle Kraftstoffe so, bedürfte es keiner gesetzlichen Norm.

Wenn Sie das Thema Oktanzahl vergessen wollen, so gibt es dafür einen einfachen Rat: Verlassen Sie sich auf den Kraftstoff, auf den sich auch der Konstrukteur Ihres Motors verläßt.

Auf die blaue Qualität von Aral.

Wir wünschen Ihnen eine gute Fahrt.

Deutschlands Autopartner Nr. 1

ben Prozent teurer sein als ihre Vorgänger.

Nicht vergessen darf man in diesem Zusammenhang allerdings, daß die wieder einmal verschärften Abgasvorschriften den Firmen erneut höhere Kosten verursachen. In allen Staaten der USA wurden die maximal zulässigen Werte der Schadstoffemission drastisch reduziert, wobei Kalifornien wiederum im Alleingang voranschritt und noch deutlich geringere Giftmengen im Abgas verlangt als die übrigen Staaten. Für die Automobilhersteller bedeutete dies die Entwicklung wirksamerer Katalysatoren sowie aufwendigerer Vergaser- und Zündanlagen.

General Motors: weniger Hubraum

Die Firma Buick, die in der Hierarchie der einzelnen GM-Divisionen direkt unter Cadillac rangiert, änderte für 1977 vornehmlich die großen Limousinen und Coupés. Ihr Radstand wurde um rund 20 Zentimeter verkürzt – ein stolzer Wert, der zu dem bemerkenswerten Umstand führte, daß die größten Buick-Typen zum ersten Mal seit 1917 über einen Radstand von weniger als 305 Zentimeter verfügen. Durch diese Maßnahme, die noch durch die Entwicklung weniger ausladender Karosserien ergänzt wird, sank das Gewicht der full-size-Buick um über 270 Kilogramm.

Ansonsten gibt es wenig Neues: Alle Modelle besitzen nun exakter geführte hintere Starrachsen, der bisher nur in relativ wenigen Typen lieferbare V6-Motor ist neuerdings für eine größere Zahl von Modellen vorgesehen, und der luxuriöse Riviera kann auf Wunsch mit hinteren Scheibenbremsen ausgerüstet werden.

Auch Chevrolet bietet für 1977 einen Sechszylinder für einige große Limousinen an und verkleinerte den small-block-V8, der bisher das Standard-Triebwerk fast aller Modelle war, von 5,7 auf fünf Liter. Die großen Achtzylinder mit 6,6 und 7,4 Liter Hubraum verschwanden gänzlich von der Bildfläche – ebenso wie der mit einem Vierventil-Triebwerk ausgerüstete Cosworth-Vega, der immer mit technischen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte und vom Markt nie akzeptiert wurde.

Ähnlich wie bei Buick sind die neuen Spitzenmodelle von Chevrolet, der Impala und der Caprice, deutlich kleiner und leichter geworden – leichter sogar als der Chevelle, der als sogenannter Intermediate eine Klasse unter ihnen rangiert und entsprechend billiger ist. Die neuen Karosserien unterscheiden sich deutlich von den bisherigen und präsentieren sich mit ihren eckigen Konturen und den betonten Radausschnitten in unverkennbarem Seville-Look.

Der Seville selbst, kleinster, aber wegen seiner luxuriösen Ausstattung keineswegs billigster Cadillac, blieb für 1977 fast unverändert, weil das unvermindert anhaltende Käuferinteresse kostspielige Modifikationen nicht notwendig erscheinen ließ. Die großen Cadillac erhielten dagegen neue, kleinere Karosserien, bei deren Entwicklung sich die Stylisten große Mühe gaben, das typische Erscheinungsbild eines Cadillac möglichst unverändert beizubehalten. Dies ist zweifellos gut gelungen und dürfte bei der zum großen Teil konservativ denkenden Kundschaft der nobelsten GM-Division sicher Anklang finden – mehr jedenfalls als das teilweise deutlich geringer gewordene Platzangebot im Innenraum.

Der Achtzylinder der großen

Ford Thunderbird

Ford LTD II

Ford Pinto Glassback

Lincoln Continental Mark V

Mercury Cougar

HANS J. STUCK

UND

TREVIRA

»TREVIRA MACHT

...denn TREVIRA

»Hallo, ich bin Hans Joachim Stuck. Man hat mich gefragt, warum ich so gern TREVIRA trage ...«

Wissen Sie, genauso gut hätte man mich fragen können, warum ich so gern fahre. Ich bin ein Individualist. Qualität und Komfort bedeuten mir bei meinen Autos ebenso viel wie bei meiner Kleidung – in beidem drückt sich der persönliche Lebensstil aus. Ich fühle mich wohl am Lenkrad eines schnellen Wagens, und ich fühle mich wohl in TREVIRA. Daraus brauche ich kein Geheimnis zu machen. »Mucki« geht es da genauso.

»Zünftig für Sport und Freizeit.«

Wenn ich nicht gerade Pistenduft schnuppere, halte ich mich mit Waldläufen in der Umgebung von Grainau fit oder spiele eine Partie Golf. Natürlich möchte ich mich dabei in meiner Kleidung locker, entspannt und ungezwungen fühlen, so richtig relaxed. TREVIRA-Stoffe haben diesen angenehmen Tragekomfort, der einfach dazugehört.

»Ein Mann muß sich frei fühlen könne

Ein herrliches Gefühl, völlig frei und ungebunden durch die Wälder zu streifen. Auf der Pirsch bevor ich Kleidung aus TREVIRA. Die sieht zünftig aus, ist bequem und nicht so wahnsinnig empfindlich – die kann schon mal was vertragen und nimmt nichts

»Das muß ich mir doch mal selbst anschauen ...«

Mit dem Bleifuß auf dem Gaspedal ist es ja nicht ge Man muß auch mitreden und zupacken können – Abendgarderobe ist da nicht gerade angebracht. Für meine legere Kleidung aus TREVIRA gibts keine Schandflecken, sie sind schnell wieder rausgewasch weil sie leicht zu pflegen ist. Ein weiterer Vorzug: we ich nach stundenlangem Autofahren aus dem Wag steige, ist keine Hose verknittert oder Jacke ausge beult, da sitzt alles tadellos, ich fühle mich frisch un habe die Sicherheit, korrekt gekleidet zu sein. Das TREVIRA-Komfort.

TREVIRA. Luxu

LUXUS MÖGLICH«

t mehr Komfort

Mit den Siegen gewinnt man an fahrung.«

gebe gern zu, daß ich auf meine Pokale und phäen ein wenig stolz bin, wenn ich auch mit einem Vater in keiner Weise konkurrieren kann. it der Zeit entwickelt man ein neues Selbstgefühl; ue Wertvorstellungen nicht nur im sportlichen ereich, sondern auch für die private Sphäre. ualität und Komfort gewinnen an Bedeutung.

»Beim Einkaufen achte ich auf Qualität.«

Natürlich besprechen meine Frau und ich jeden Einrichtungsgegenstand, den wir für unser neues Heim kaufen. Dabei spielen Komfort und Qualität eine wesentliche Rolle; er muß bequem, repräsentativ und doch robust und leicht zu pflegen sein – das halten wir für den wahren Luxus. Bei der Auswahl meiner Kleidung sind die gleichen Kriterien maßgebend – und so komme ich immer wieder auf TREVIRA ...

»...dem Anlaß entsprechend gekleidet sein.«

Wenns mal mit meiner Frau und vielen lieben Freunden hoch hergehen soll, die Kerzen brennen und ich sogar mal richtig was auf dem Feuer habe – dann kommt die »große« Abendgarderobe aus dem Schrank. Darin ist auch nach stundenlangem »Tafeln« nichts verknittert, sondern sieht immer noch nach »gerade gebügelt« und eben angekommen aus. TREVIRA ist problemlos – das ist der Komfort, den ich so schätze.

NEU. TREVIRA BIETET MEHR KOMFORT FÜR JEDES KLEIDUNGSSTÜCK!

Dieses Versprechen kann TREVIRA Ihnen geben. Achten Sie deshalb beim Einkauf auf das Etikett. Wenn TREVIRA draufsteht, erhalten Sie den Luxus von mehr Komfort.

Hoechst
Aktiengesellschaft
Verkauf Fasern
Marketing-Service
6230 Frankfurt/M 80

Hoechst

durch mehr Komfort.

US-Jahrgang 1977

Cadillac besitzt für 1977 nur noch sieben statt 8,2 Liter Hubraum, kann aber dafür auf Wunsch mit elektronischer Benzineinspritzung ausgerüstet werden. Kleiner geworden sind gleichfalls die Achtzylinder der GM-Marken Oldsmobile und Pontiac, die ansonsten keine umwälzenden Neuerungen zu bieten haben.

Ford: neuer Thunderbird

Ford, zweitgrößter Automobilhersteller der USA, präsentiert eine ganze Reihe neuer Karosserien. Der Thunderbird, der die Rolle eines sportlichen Coupés spielt, bekam ein völlig neu gestyltes Blechkleid mit ausgesprochen kantiger Linienführung und einer auffallend dicken mittleren Dachsäule, in die ein kleines „opera window" integriert ist.

Ganz ähnliche Styling-Elemente wurden auch bei den neuen Mittelklasse-Modellen angewandt, die nun nicht mehr auf die Bezeichnung Torino hören, sondern LTD II heißen, während die großen Ford-Typen nach wie vor die Bezeichnung LTD tragen. Ford ging bei der Verkleinerung der Karosserien, von der die LTD II-Typen ebenso betroffen sind wie der Thunderbird, nicht ganz so weit wie die meisten GM-Marken. Die Intermediates sind immer noch vergleichsweise riesige Automobile – kurioserweise sind sie sogar etwas größer und schwerer als die full-size-Chevrolets.

Fast nur stilistische Modifikationen und Namensänderungen gab es bei den zum Ford-Konzern gehörenden Marken Mercury und Lincoln. Mercury taufte die neueste Ausführung des bisherigen Montego, deren Linienführung unverkennbar vom Ford LTD II beeinflußt wurde, auf den Namen Cougar. Der Cougar, obwohl eigentlich ein Mittelklasse-Wagen, soll den großen Chevrolet-Typen Impala und Caprice Konkurrenz machen, während der große Mercury, der auf den Namen Marquis hört, als Gegenstück zu den full-size-Modellen der exclusiveren GM-Divisionen Oldsmobile, Buick und Pontiac gedacht ist.

Fords Renommier-Division Lincoln, die traditionsgemäß das Weiße Haus in Washington beliefert, spendierte dem viertürigen Lincoln einen Rolls-Royce-ähnlichen Kühlergrill und dem zweitürigen Spitzenmodell, das sich vom Mark IV zum Mark V wandelte, eine ganz neue, deutlich kleinere Karosserie, wobei die bisherigen Stilmerkmale – wie vornehm-schroffer Kühlergrill und simulierte Reserverad-Ausbuchtung im Kofferraumdeckel – beibehalten wurden.

Chrysler: neue Zündanlage

Wichtigste Neuerung beim Chrysler-Konzern, zu dem die Marken Chrysler, Dodge und Plymouth gehören, ist die Einführung der sogenannten Lean Burn-Zündanlage für nunmehr alle Achtzylinder-Motoren. Dieses System ermittelt auf elektronischem Weg verschiedene Werte, wie beispielsweise den Unterdruck im Ansaugrohr und die jeweilige Position der Kurbelwelle, und soll für eine besonders exakte Fixierung des Zündzeitpunkts sorgen, was die Erfüllung der neuen Abgasvorschriften erheblich erleichtert. Die Chrysler-V8 können vorerst sogar auf die Rückführung eines Teils der Abgase in den Ansaugtrakt verzichten.

Die Kompaktmodelle von Chrysler, der Plymouth Valiant und der Dodge Dart, wurden aus dem Verkaufsprogramm für 1977 gestri-

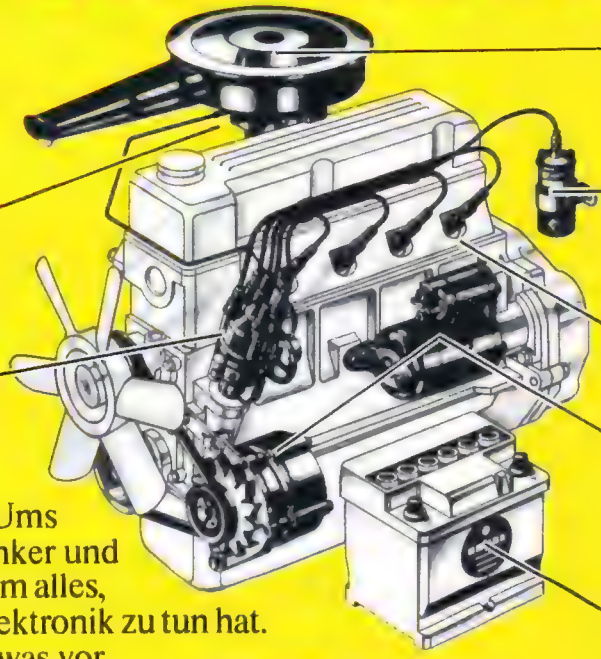
Chrysler Newport

Chrysler Cordoba

Plymouth Gran Fury Brougham

Die Bosch Kundendienste, Ihre Spezialisten für Auto-Elektrik, versprechen Ihnen:

Wir machen, was sein muß. Und das gründlich.



Wenn es sein muß, reinigen wir den Luftfilter.

Wenn es sein muß, sorgen wir für günstigen Kraftstoffverbrauch.

Wenn es sein muß, machen wir den Zündfunken stark.

Wenn es sein muß, korrigieren wir den Zündzeitpunkt.

Wenn es sein muß, prüfen wir die Kompression.

Wenn es sein muß, bringen wir Generator, Regler und Anlasser in Ordnung.

Wenn es sein muß, bringen wir die Batterie in Form.

Und wir kümmern uns natürlich um noch viel mehr. Ums Licht und ums Radio. Um Blinker und Hupe und Scheibenwischer. Um alles, was mit Auto-Elektrik und -Elektronik zu tun hat. Denn darin macht uns keiner was vor.

BOSCH DIENST

Die Kundendienste von Bosch.

KD 1/76 BMZ

Endlich am Ziel: im Porsche-Cockpit

PORSCHE

Technische Spitzenerzeugnisse in kleiner Serie haben ihren Preis. Unser ständiges Streben nach Perfektion rückte für viele den Traum vom eigenen Porsche in immer weitere Ferne. Deshalb haben wir unter Verwendung erprobter Großserienteile den 924 gebaut.
Er macht Ihnen den Einstieg ins Porsche-Cockpit leichter und verkürzt die Wartezeit auf diesen Freudentag um rund 10.000.– Mark.

Mehr Information? Coupon an uns – Prospekt an Sie

Info-Scheck

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porschestraße 42, 7000 Stuttgart 40

Name
Vorname
Beruf
Straße
PLZ/Ort
Telefon
Fahrzeugtyp z. Zt.

(vielen Dank für deutliche Schrift)

a1

US-Jahrgang 1977

chen, die übrigen Typen des umfangreichen Angebots, das von relativ kleinen Autos wie dem Plymouth Volare über Mittelklassewagen wie den Dodge Monaco bis hin zu den großen Limousinen Chrysler Newport und New Yorker reicht, erfuhren mehr oder weniger auffallende stilistische Modifikationen.

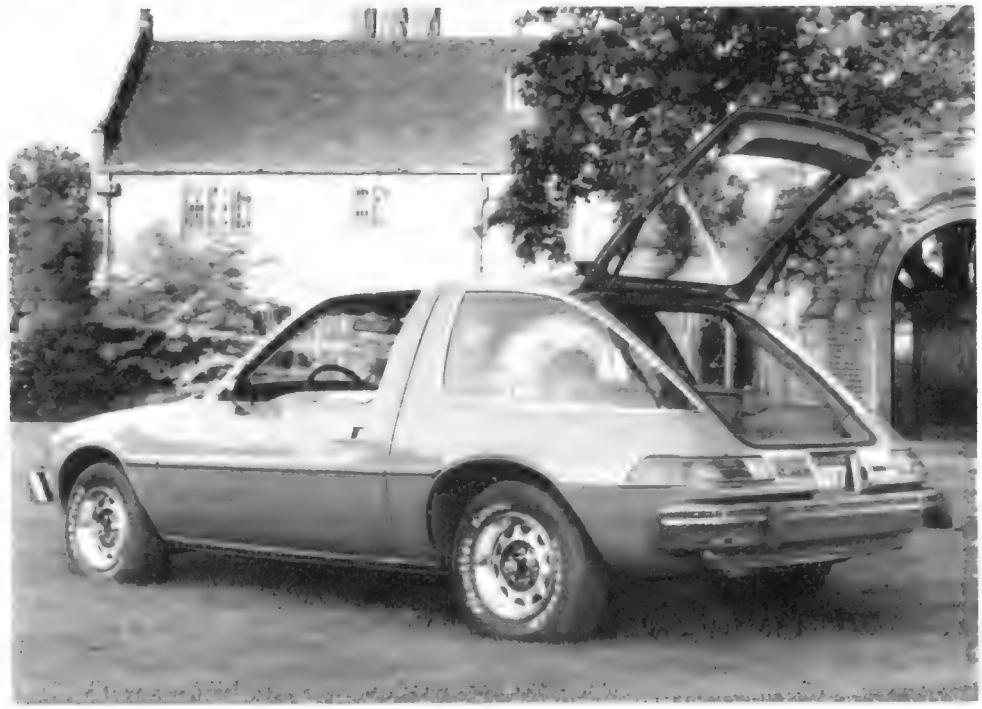
American Motors: Pacer als Kombi

Der Zwerg unter den amerikanischen Automobilherstellern, American Motors, präsentiert für 1977 eine Kombiversion des eigenwillig gestylten Pacer sowie den mit sportlichen Zutaten wie Spoiler und Kotflügelverbreiterungen aufgewerteten Hornet AMX, der ganz offensichtlich als Konkurrenzmodell zum seit Jahren sehr erfolgreichen Firebird Trans Am der GM-Marke Pontiac gedacht ist.

Der Gremlin, der sich stilistisch ebenso deutlich von der Masse der amerikanischen Automobile abhebt wie der Pacer, bekam einen neuen Kühlergrill. Der bisher lieferbare Laycock-Overdrive ist nicht mehr im Programm, statt dessen offeriert American Motors nun wahlweise ein Borg Warner-Vierganggetriebe in Verbindung mit einer besonders langen Hinterachsübersetzung, die Drehzahl und damit Verbrauch reduziert.

Die wichtigste Neuheit freilich hob sich American Motors für später auf: Nächstes Jahr erhält der Gremlin jenen Zweiliter-Vierzylinder, der hierzulande im Porsche 924, im Audi 100 und im VW-Transporter LT anzutreffen ist. *Karl Ludvigsen*

American Motors Hornet AMX



American Motors Pacer X

Kurztest

Toyota Corolla Liftback

Zusatz-Programm

Neue Corolla-Variante mit Schrägheck und 1,6 Liter-Motor.

Nach dem erst vor wenigen Wochen ins deutsche Verkaufs-Programm aufgenommenen Celica Liftback bietet Toyota jetzt bereits ein zweites Auto ähnlicher Größe und gleicher Art an: den Corolla mit Heckklappe. Diese Variante löst aber nicht die 1,2 Liter-Limousine mit Stufenheck ab, sondern erweitert das Corolla-Angebot nach oben.

Denn einerseits verlangt Toyota für die Liftback-Modelle rund 2000 Mark mehr – die 1,2 Liter-Version kostet 11 490 Mark –, und andererseits gibt es die neue Karosserie auch in Verbindung mit einem 73 PS (54 kW) starken 1,6 Liter-Triebwerk.

Modifizierte Karosserie

Abgesehen von dem schrägen Rückteil präsentiert sich der Corolla Liftback in leicht überarbeiteter Form, ohne deshalb freilich weniger japanisch auszusehen. Hohe Gürtellinie, niedrige Seitenfenster, klotzige Frontpartie und auffallende Schmalspurigkeit aus der Heckperspektive sind Kennzeichen des jüngsten Toyota.

Im Innenraum geht es etwas beengt zu, große Personen müssen notgedrungen mit stark angewinkelten Beinen und relativ flacher Stellung der Rückenlehne fahren. Auch im Fond ist das Platzangebot durch relativ geringe Kniefreiheit und sehr knapp bemessene Sitztiefe begrenzt.

Bei normaler Position der Rücksitzlehne faßt der Kofferraum des Liftback nach auto motor und sport-Norm 248 Liter und ist damit nur geringfügig kleiner als der des Stufenheck-Autos. Sperrige Gegenstände, wie beispielsweise eine Sprudelkiste, lassen sich wegen des flachen Schräghecks jedoch nur dann transportieren, wenn von der Variationsmöglichkeit des Stauraumes Gebrauch gemacht wird.

Ähnlich wie beim Ford Capri oder BMW touring können die beiden Lehnenteile der Rücksitzbank einzeln oder zusammen mit einem Handgriff nach vorne umgeklappt werden. Im günstigsten Fall wartet der Corolla dann mit einem 460 Liter fassenden Stauraum auf.

Den japanischen Gepflogenheiten entsprechend wurde mit Ausstattungsdetails nicht gegeizt: So gehören unter anderem getönte Scheiben, hintere Ausstellfenster, heizbare Heckscheibe, Kopfstüt-

Fotos: Seufert

Neu auf dem deutschen Markt: Toyota Corolla Liftback

Super-Mix gibt's bei BP.
Bei keinem anderen großen Tankstellennetz
in Deutschland.

Wer mit Benzin nicht auskommt, muß nicht gleich auf Super umsteigen.

BP hat Super-Mix. Sparen Sie!

Super-Mix ist eine homogene Fertigmischung aus 50% Super (DIN 51600) und 50% Benzin (DIN 51600).
Super-Mix tankt man an eichamtlich geprüften Mischzapfsäulen.
Super-Mix, die 3. Kraft von BP, ist der richtige Kraftstoff für mehr als 25% aller Autos.

Ob Ihr Auto Super-Mix braucht, erfahren Sie aus einer Tabelle an jeder BP-Station oder direkt von
Deutsche BP
Aktiengesellschaft
Postfach 600340
2000 Hamburg 60

Energie. Und neue Ideen. BP

Paximat Diaprojektoren
Das Programm der unbegrenzten Möglichkeiten.

Unser Paximat INTERNATIONAL Programm gehört nicht nur technisch, in der Leistung und im Design zur Spitzenklasse.

Wir haben es darüber hinaus auf eine universelle Einsatzbreite ausgerichtet. Deshalb gibt es Paximat INTERNATIONAL Projektoren vom sehr preiswerten Amateurgerät bis zur funkgesteuerten Projektionsanlage für den professionellen Einsatz. Alle haben die gemeinsame Fähigkeit, mit runden genauso wie mit flachen Paximat-Diamagazinen (für 36, 50 und 100 Dias) zu arbeiten. Und wo finden Sie das sonst?

Wenn Sie noch mehr über das Paximat INTERNATIONAL Programm wissen wollen, dann fragen Sie Ihren Foto-Fachhändler oder schreiben Sie uns einfach.

fotografieren
BRAUN NÜRNBERG
projizieren

Carl Braun Camera-Werk, 85 Nürnberg
Muggenhofer Straße 122

Kurztest

Toyota Corolla Liftback

zen, Automatikgurte, elektrischer Scheibenwascher und Drehzahlmesser zum seriemäßigen Lieferumfang.

Technik aus dem Regal

Bei dem auch im Testwagen eingebauten 1,6 Liter-Motor handelt es sich um einen Ableger der mit seitlicher Nokkenwelle ausgerüsteten Celica-Maschine, die im Corolla Liftback 73 PS (54 kW) bei 5000/min leistet.

Das ausreichend drehfreudige, ab 3000/min mit brauchbarem Durchzugsvermögen aufwartende Triebwerk verhilft dem knapp eine Tonne schweren Liftback zu durchschnittlichen Fahrleistungen. Für die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h registrierte die elektronische Stoppuhr 14,3 Sekunden, als Höchstge-

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 85 x 70 mm, Hubraum 1588 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 53,7 kW (73 PS) bei 5000/min, spezifische Leistung 33,8 kW/L (46,0 PS/L), maximales Drehmoment 114,8 Nm (11,7 mkg) bei 3400/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5000/min) 11,7 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3750/min) 8,8 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, seitliche, hochliegende Nockenwelle, Antrieb durch Kette, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlsystem-Inhalt 8 Liter, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 4,1 Liter, ein Fallstrom-Registervergaser mit Startautomatik, mechanische Benzinpumpe, 50 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 60 Ah, Drehstromlichtmaschine 480 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterrad-Antrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,587 (14,022), II. 2,022 (7,904), III. 1,384 (5,410), IV. 1,0 (3,909), R. 3,484 (13,619), Achsantrieb 3,909.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2370 mm, Spur 1300/1285 mm, Außenmaße 4120 x 1600 x 1320 mm, Wendekreis links 10,1 m, rechts 10,2 m, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 248 Liter, bei umgeklappter Rücksitzlehne 460 Liter; Leergewicht (vollgetankt) 970 kg, davon Vorderachse 510 kg, Hinterachse 460 kg, Gewichtsverteilung 52,5:47,5, zulässiges Gesamtgewicht 1395 kg, Zuladung 425 kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 55,4 kW/t (13,3 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 41,0 kW/t (17,9 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	157,2 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0– 40 km/h	2,9 s
0– 60 km/h	5,6 s
0– 80 km/h	9,2 s
0–100 km/h	14,3 s
0–120 km/h	22,5 s
0–140 km/h	39,3 s
1 km mit stehendem Start	36,2 s
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)	
40– 60 km/h	6,3 s
40– 80 km/h	13,1 s
40–100 km/h	19,9 s
40–120 km/h	28,8 s
40–140 km/h	44,9 s
1 km ab 40 km/h	38,6 s

VERBRAUCH

Normalbenzin
Testverbrauch 11,8 L/100 km

WARTUNG

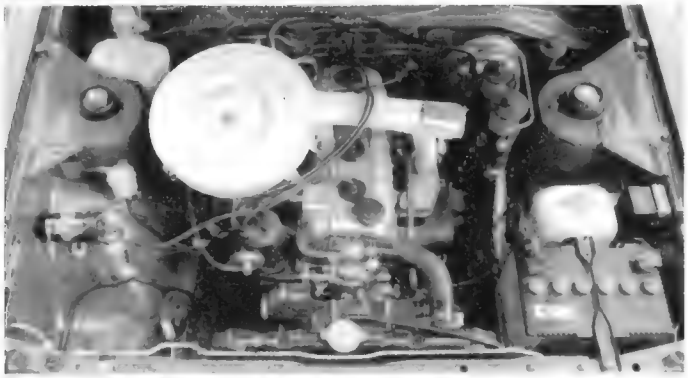
Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km.

schwindigkeit wurden 157,2 km/h ermittelt.

Das simple, von der Stufenheck-Limousine übernommene Fahrwerk hat hingegen nur unterdurchschnittliche Qualitäten zu bieten. Auf unebenen Straßen führt die an Blattfedern aufgehängte hintere Starrachse ein reges Eigenleben: Sie versetzt das Heck bei zügigem Tempo hoppelnd zum Kurven-Außenrand und mindert durch ihre Stößigkeit den Fahrkomfort beträchtlich.

Unter dem Strich spricht wenig für den Kauf eines Corolla Liftback. Seinen Konkurrenten hat er lediglich eine reichhaltige Serienausstattung voraus, und auch im Preis ist er nicht sonderlich attraktiv: Er kostet 11 990 Mark und ist damit nur unwesentlich billiger als beispielsweise ein VW Passat mit Hecktür. *W.S.*

Gut ablesbare Rundinstrumente



Das 1,6 Liter-Triebwerk begnügt sich mit Normalbenzin

Ladefreundlich dank großer Heckklappe

So schön es ist, daß man heute die Haare länger tragen und in die Stirn kämmen kann ..

...so hat es doch einen Nachteil: Beginnender Haarausfall wird dabei leicht übersehen.

Haarausfall beginnt immer ganz harmlos.

In den meisten Fällen ist Haarausfall die Folge von Ernährungsstörungen in der Kopfhaut, die sich im Anfangsstadium kaum feststellen lassen. Diese Störungen bringen die Lebenskraft der Haarorgane in einem langsam fortschreitenden Prozeß zum Erliegen.

Dieser Prozeß wird durch die tägliche Zufuhr der biologischen Haarnahrung NEO-Silvikrin aufgehalten.

Die Wirkstoffe des Präparates gelangen in das Gewebe der Kopfhaut, das die Haarkeime umgibt.

Dank dem nur in NEO-Silvikrin enthaltenen Zellaktivator „TMX" werden die Haarzellen befähigt, wieder mehr Nährstoffe aufzunehmen, eigene Energien zu entwickeln und den Rhythmus der Zellteilung zu normalisieren.

Hierdurch können kümmernde und erschöpfte Haarwurzeln sich wieder langsam erholen.

Die noch lebensfähigen Haarwurzeln erhalten neue Wachstumsimpulse. Sie bilden als erstes Zeichen der Regeneration feine Flaumhaare, die nach und nach die schütter gewordenen Stellen der Kopfhaut bedecken. Das Haar wird dichter und kräftiger.

NEO-Silvikrin befreit die Kopfhaut von Schuppen und beugt durch seinen antibakteriellen Effekt der Bildung neuer Schuppen vor.

NEO-Silvikrin muß täglich mindestens 1mal angewendet werden.

Jeder Tropfen NEO-Silvikrin hat die Kraft, Hunderte von haarbildenden Zellen zu aktivieren.

Das Silvikrin-Programm:
NEO-Silvikrin-Konzentrat
Silvikrin Biolog. Haarwasser
Silvikrin Shampoo-med
Neu: Silvikrin Biolog. Haar-Schaum
gibt Männerhaar Struktur und Fülle.

76 © HAHN

Fahrbericht

Alfasud Sprint

Gelungene Mischung

Neues Sport-Coupé mit günstigem Raumangebot.

Die von langer Hand geplante Wachablösung im Alfa Romeo-Programm ist perfekt: Denn mit dem ab September dieses Jahres in Serie produzierten Alfasud Sprint hat der italienische Staats-Konzern die Baureihe der neuen Coupés komplettiert. Die bekannten Alfetta GT-Modelle und der Alfasud Sprint ersetzen die seit rund einem Jahrzehnt fast unverändert in verschieden starken Ausführungen gebauten Alfa Romeo-Coupés der alten Generation.

Bei der Namensgebung des jüngsten Coupés, das auf der Technik des frontgetriebenen Alfasud basiert, stand ein legendärer Alfa Romeo-Sportwagen der fünfziger Jahre Pate, die lange Zeit als Inbegriff eines europäischen Sport-Coupés geltende Giulietta Sprint. Mit Ausnahme der Motorgröße von 1,3 Litern Hubraum haben der alte und der neue Sprint aber herzlich wenig gemeinsam, ihr Altersunterschied beträgt ja auch über 20 Jahre.

Karosserieform von Giugiaro

Seine Abstammung kann der Sprint nicht leugnen, er sieht aus wie ein Ableger der Alfetta GT. Das ist auch kein Wunder, sondern durchaus beabsichtigt. Denn der mit der Formgebung beauftragte Designer Giorgetto Giugiaro, der auch für das Kleid der Alfetta GT mitverantwortlich zeichnete, hatte die unmißverständliche Direktive erhalten, ein Coupé zu entwerfen, das sich harmonisch in das Bild der neuen Alfa-Generation einfügt.

Obgleich dem Alfetta Coupé sehr ähnlich, wirkt der knapp 20 Zentimeter kürzere sowie rund fünf Zentimeter schmalere und niedrigere Sprint insgesamt gefälliger. Die keilförmig ansteigende Gürtellinie und die langen Seitenfenster lassen das Coupé sehr gestreckt erscheinen.

Fotos: Seufert

Zusammen mit den bekannten Alfetta GT-Modellen löst der Alfasud Sprint die alten Coupés von Alfa Romeo ab

Die flache Frontpartie mit den Doppelscheinwerfern, den breiten Sicken in der Motorhaube und dem auch optisch wirkungsvollen Spoiler machen den Sprint aus der Frontperspektive zu einer attraktiven Erscheinung. Weniger geglückt ist dagegen das Abrißheck mit den schmalen, hoch angesetzten Rückleuchten; von hinten wirkt der Sprint zu hochbeinig.

In Relation zur Wagenlänge von rund vier Metern offeriert das jüngste Alfa Romeo-Erzeugnis ein für Coupéverhältnisse beachtliches Raumangebot. Dafür verantwortlich sind in erster Linie der kompakt bauende Frontantrieb, der kurze Boxermotor und der relativ lange, von der Limousine unverändert übernommene Radstand. Aber auch die Anordnung des 50 Liter-Benzintanks vor der wenig Platz beanspruchenden hinteren Starrachse ist daran beteiligt.

Das Ergebnis dieser konsequenten Raumausnutzung sind großzügige Platzverhältnisse im Innenraum, wobei das mit zwei muldenförmigen, bequemen Sitzgelegenheiten ausgestattete Fond-Abteil keineswegs ausgeklammert werden muß. Denn selbst bei ganz zurückgeschobenen Vordersitzen steht hinten noch ausreichender Knieraum zur Verfügung, lediglich mit der Kopffreiheit wird es wegen des abfallenden Daches etwas knapp.

Die Sitzposition des Fahrers läßt kaum Wünsche offen, denn die mit stufenloser Lehnenjustierung versehenen Sessel können weit genug zurückgeschoben werden, und außerdem läßt sich das Lenkrad individuell verstellen. Die Sitze selbst bieten ausreichenden Seitenhalt, gewähren jedoch nur geringe Schulterunterstützung.

Farblich harmonieren ihre Bezüge gut mit der in Brauntönen gehaltenen Innenausstattung. Die Stoff-Mittelbahnen sind mit dem gleichen groben Karomuster bedruckt, das auch den Seitenverkleidungen ein attraktives Aussehen verleiht. Die Kanten der Sitzpolster sowie die Einfassungen der seitlichen Verkleidungen, die Teppichböden und das Armaturenbrett präsentieren sich einheitlich in dunklem Braun.

Ähnlich wie in der Limousine wurde die Instrumententafel des Sprint gestaltet. Hier dominieren zwei große, tief versenkte Anzeigen (Tachometer mit Tageskilometerzähler und Drehzahlmesser mit Benzinuhr), zwischen denen Öldruckmesser und Wasserthermometer in kleinem Format angeordnet sind. Die insgesamt sehr übersichtliche Instrumentierung wird außerdem durch eine kleine Quarzuhr in Armaturenbrettmitte komplettiert.

Die Anordnung der Bedienungselemente wurde ebenfalls von der Limousine übernommen. Mit zwei Hebeln an der Lenksäule werden Licht, Scheibenwischer sowie das zweistufige Gebläse bedient. Die Regulierung von Heizung und Lüftung erfolgt mit übersichtlich placierten Schiebehebeln.

An der Ausstattung haben die Italiener nicht gespart: Serienmäßig wird der Sprint mit Verbundglas-Frontscheibe, heizbarer Heckscheibe, Halogen-Hauptlicht, verstellbaren Kopfstützen, Handschuhfach-Beleuchtung, zwei weiteren Ablagen, Zigarettenanzünder und insgesamt drei Haltegriffen für die Mitfahrer geliefert. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich zur Unterstützung der Belüftung mit einem Drehknopf um etwa eine Handbreit versenken. ▷

Äußerlich ähnelt die Coupé-Version des Alfasud der Alfetta GT

Im Abrißheck des Alfasud Sprint befindet sich eine große Heckklappe

Was an Hannen Alt anders ist? Zum Beispiel die Gläser.

Hannen Alt trinkt man aus typischen Altbierstangen, -bechern und Seideln. Keine anderen Gläser passen besser zu den besonderen Merkmalen dieser Brauspezialität.

Betrachten Sie mal seine goldbraune Farbe. Wär's da nicht unverzeihlich, dem Kenner Hannen Alt in einem normalen Glas zu servieren? Seit Generationen rein obergärig gebraut, hat Hannen Alt einen unverkennbaren Charakter, süffig und feinherb-trocken im Geschmack.

250 Jahre Brautradition

Bestellen Sie sich (nur gegen Nachnahme, und bitte nicht aus dem Ausland) 6 Original Hannen-Alt-Seidel à 0,2 l für DM 16,– inklusive Gebühr und Versand bei der Hannen-Brauerei GmbH, 4156 Willich 1, Stichwort Seidel. Absender nicht vergessen.

Name _____

( ) Ort _____

Straße _____

AMS

So ein Bier sollte man nicht oberflächlich genießen; ein bestimmter Stil gehört dazu.

Denn der sorgt mit für die ganz typische Hannen Alt-Atmosphäre.

HANNEN ALT
das andere Bier

Fahrbericht

Alfasud Sprint

Auf dem deutschen Markt soll der Sprint zudem mit Automatikgurten angeboten werden, für deren Unterbringung bereits hinter den Mittelholm-Verkleidungen Platz geschaffen ist.

Zu den praktischen Ausstattungsdetails zählt auch die mit Klettenverschlüssen versehene, flexible Abdeckung des Kofferraumes. Im Gegensatz zu den herkömmlichen starren Abdeckplatten kann sie in aufgerolltem Zustand platzsparend untergebracht werden, wenn das Gepäckabteil bis unter das Rückfenster genutzt wird. Der glattflächige Stauraum selbst weist für ein Coupé dieser Klasse beachtliches Format auf und ist dank der großen, von zwei Gasdruckhebern geöffneten Heckklappe gut zugänglich.

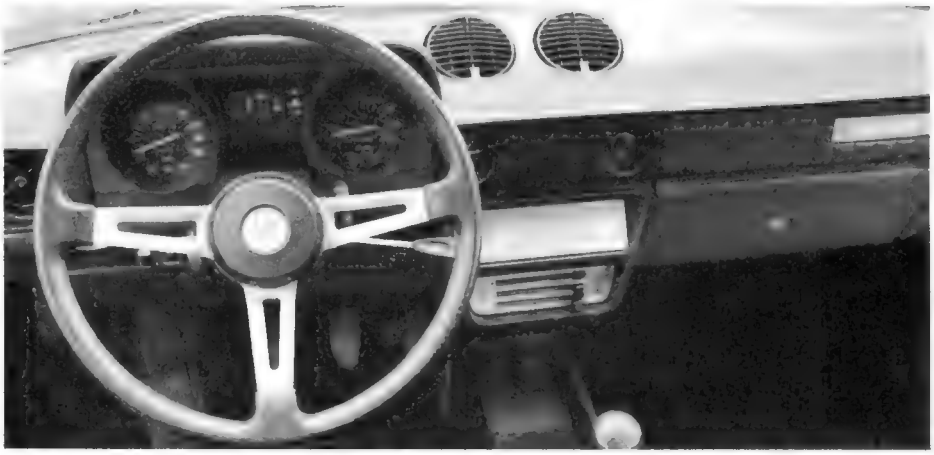
Motor mit mehr Hubraum

Für den Einsatz im Sprint wurde das im Alfasud verwendete Boxer-Triebwerk modifiziert, wobei die Alfa-Techniker nicht nur eine höhere Leistungsausbeute, sondern auch einen Drehmomentzuwachs bei niedrigen Drehzahlen angestrebt hatten.

Dieses Vorhaben ist ihnen gelungen. Durch den Einbau einer geänderten Kurbelwelle wurde der Hub um fünf Millimeter und der Hubraum um rund 100 Kubikzentimeter auf insgesamt 1286 Kubikzentimeter vergrößert. Zudem bekam die 9,0:1 verdichtete Maschine einen Doppelfallstromvergaser spendiert, der für eine bessere Zylinderfüllung sorgt.

In dieser Ausführung leistet der Motor 75 PS (55 kW) bei 6000/min und erreicht seinen Drehmoment-Bestwert von 10,5 mkg (103 Nm) bei 3500/min. Damit ist das Coupé, das mit 890 kg Eigengewicht nur zehn Kilogramm mehr auf die Waage bringt als der Viertürer, wesentlich besser bei Kräften als die 63 PS (46 kW) starke Alfasud-Limousine.

Bei den Probefahrten auf dem Alfa Romeo-Versuchsgelände in Balocco zeigte sich, daß der größere Motor vor allem im unteren Drehzahlbereich mit mehr Laufkultur aufwartet. Er reagiert



Die reichhaltige Instrumentierung des Alfasud Sprint gefällt durch gute Ablesbarkeit; der wohnliche Innenraum bietet für Coupé-Maßstäbe relativ viel Platz. Der Vierzylinder-Boxermotor des Alfasud wurde für das Coupé auf knapp 1,3 Liter Hubraum vergrößert. Er leistet bei 6000/min 75 PS und soll den neuen Alfa etwa 165 km/h schnell machen.

M ZE 2712

Die neuen BMW der 5er Reihe.

Wert-Steigerung.

Mit den neuen BMW der 5er Reihe haben wir das eigenständige BMW Konzept hoher Leistungsfähigkeit in kompakten Abmessungen noch einmal optimiert. Die neuen Modelle verfügen über eine Vielzahl weiterentwickelter Konstruktionen und neu abgestimmter Details, die das Fahren nicht nur noch angenehmer, sondern auch noch sicherer machen.

Die BMW der 5er Reihe sind für ihre Fahrer eine Investition, die sich in weit mehr auszahlt als in der Freude am Fahren. Ihr in sorgfältiger Entwicklungsarbeit und Verfeinerung verwirklichter Qualitäts-Standard bildet die Grundlage für außerordentliche Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. Und nicht zuletzt für den daraus resultierenden hohen Wiederverkaufswert.

Investieren Sie in die Hochwertigkeit eines BMW. Besser können Sie Ihr Geld nicht für sich arbeiten lassen.

Gestaltung: Neugestaltete Motorhaube – BMW Niere in Hutze integriert. Zugehörigkeit zur BMW Familie noch deutlicher. Größere Rückleuchten-Einheiten – weitere Steigerung der Wahrnehmungssicherheit.

Komfort und Kondition: Verminderte Innengeräusche und Optimierung der Frischluftzufuhr durch für Fahrer und Beifahrer individuell einstellbare Gitter in der Schalttafel – weitere Verbesserung der bereits hervorragenden Konditionssicherheit. Abrundung des umfassenden BMW Komfortsystems – Geändertes Lenkrad mit schaumstoffummanteltem Kranz. Für BMW 525/528 elektrisch von innen einstellbarer Außenspiegel sowie auch für BMW 525 in der Neigung verstellbare Kopfstützen vorn.

Triebwerk: Für BMW 525 und 528 jetzt Doppelregister-Vergaser – weitere Steigerung der Leistung und der Service-Freundlichkeit bei gleichbleibender Wirtschaftlichkeit.

Fahrwerk: Erhöhung der Scheibenbremsbelagdicke vorn – dadurch ist das Verschleiß-Volumen deutlich gesteigert worden.

BMW 518, 520, 520 i, 525, 528

Für Fahrer, die nicht anspruchsbetont, sondern betont anspruchsvoll sind. Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner.

BMW – Freude am Fahren

deutlich spontaner auf Gaspedalbewegungen als sein schwächeres Pendant und bietet selbst bei wenig mehr als Leerlauf-Drehzahl zufriedenstellendes Durchzugsvermögen.

Da die Sprint-Maschine nichts von der dem Alfa-Boxermotor eigenen Drehfreudigkeit eingebüßt hat, kann sie durchaus als harmonische und temperamentvolle Antriebseinheit bezeichnet werden. Und man darf ihr auch zutrauen, daß sie dem Coupé zu den vom Werk genannten Fahrleistungen verhilft. Für die Höchstgeschwindigkeit werden von Alfa 165 km/h angegeben, den Kilometer mit stehendem Start soll der Alfasud Sprint in 34,6 Sekunden zurücklegen.

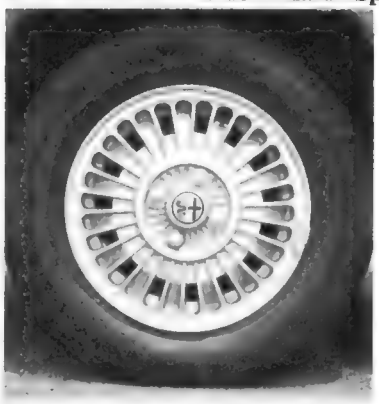
Ebenso wie das gut abgestufte Fünfganggetriebe wurde auch die Fahrwerkskonstruktion fast unverändert vom Alfasud ti übernommen. Der Sprint besitzt eine Federbein-Vorderachse und eine starre, mit Schraubenfedern ausgerüstete Hinterachse, deren Führung ein Wattgestänge und ein Panhardstab übernehmen. Außerdem verfügt er über vier Scheibenbremsen, einen lastabhängigen Bremskraftregler an der Hinterachse und ein Zweikreis-Bremssystem, das beim Ausfall eines Kreises die Betriebsbereitschaft der beiden vorderen Scheibenbremsen garantiert.

Im Fahrverhalten und Fahrkomfort hat der Fronttriebler ähnliche Qualitäten zu bieten wie die Limousine. Aufgrund seines weitgehend neutralen Eigenlenkverhaltens und der direkten, leichtgängigen Lenkung gehört er zu den ausgesprochen kurvenwilligen und spielerisch leicht zu handhabenden Autos. Außerdem wartet er mit brauchbarem Fahrkomfort auf.

Der im Alfasud-Werk bei Neapel produzierte Sprint soll noch im Herbst dieses Jahres auf den deutschen Markt kommen. Bislang steht zwar noch kein endgültiger Preis fest, doch ist in keinem Fall mit einem typischen Kampfpreis, wie bei der Einführung der Limousine zu rechnen. Interessenten sollten einen Anschaffungspreis von rund 16 000 Mark einkalkulieren.

Werner Schruf

In Deutschland wird der Alfasud Sprint rund 16 000 Mark kosten



Gegen Aufpreis: Leichtmetallräder

Flexible Abdeckung des Kofferraums

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 80 x 64 mm, Hubraum 1286 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 55,2 kW (75 PS) bei 6000/min, spezifische Leistung 42,9 kW/L (58,3 PS/L), maximales Drehmoment 103 Nm (10,5 mkg) bei 3500/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6000/min) 12,8 m/s, dreifach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Zahnriemen, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 4 Liter, 1 Doppel-Fallstromvergaser, mechanische Benzinpumpe, 50 Liter-Benzintank im Heck, elektrische Anlage 12 Volt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,545, II. 2,062, III. 1,435, IV. 1,115, V. 0,931, R. 3,091, Achsantrieb 4,11.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Starrachse mit Wattgestänge, Panhardstab, Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, Zweikreisbremssystem mit Servounterstützung und lastabhängigem Bremskraftregler an der Hinterachse, vorn und hinten Scheibenbremsen, Felgen 5 J x 13, Stahlgürtelreifen 165/70 SR 13.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE
(Werksangaben)

Radstand 2450 mm, Spur vorn/hinten 1380/1350 mm, Außenmaße 4019 x 1610 x 1260 mm, Leergewicht 890 kg, Leistungsgewicht 62,0 kW/t (11,9 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN
(Werksangaben)

Höchstgeschwindigkeit . .	165 km/h
Beschleunigung über 1 km mit stehendem Start	34,6 s

Die guten Nässe-Qualitäten des Dunlop SP 4 in neutralem Test bestätigt: in der Bestenliste für Nässe-Sicherheit im neuesten „auto motor und sport"-Test.

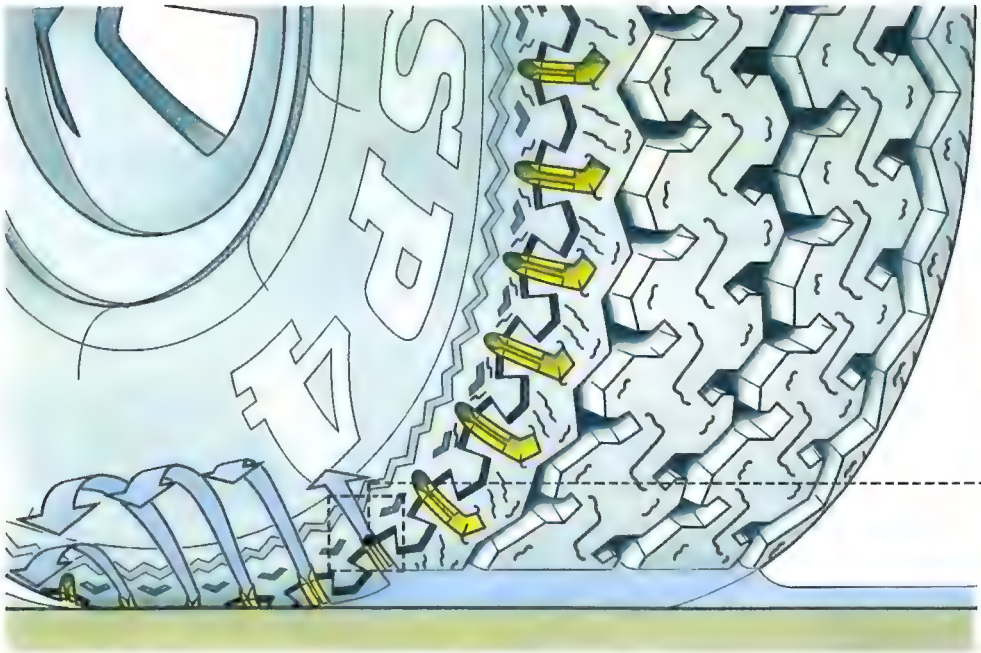


Abb. 1: Im „auto motor und sport"-Test ist die Nässe-Tauglichkeit des Dunlop SP 4 nachdrücklich bestätigt worden. Einen wesentlichen Beitrag dazu leisten die Aqua-Jets (gelb). Denn diese kranzförmig um die Schulter des SP 4 geordneten Entwässerungsdüsen leiten das Regenwasser auch seitlich aus dem Reifen, wodurch die Naßhaftung des SP 4 erheblich verbessert wird.

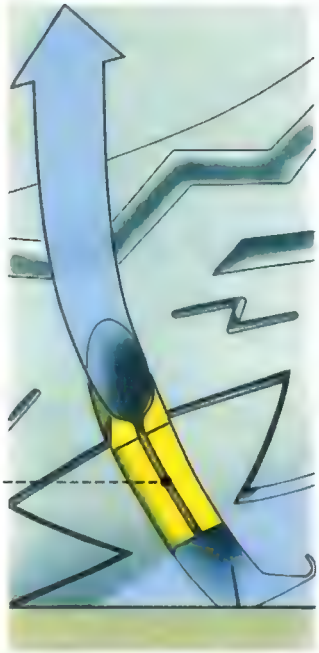


Abb. 2: Die Stützpuffer (gelb) halten im Aqua-Jet auch unter seitlichem Druck, also z.B. in Kurven, stets einen Tunnel offen, damit das Regenwasser ungehindert ablaufen kann.

An dieser Stelle haben wir Ihnen den Dunlop SP 4 bisher stets als einen Reifen vorgestellt, der bei hoher Kilometerleistung zugleich sehr gute Sicherheitsleistungen erbringt. Jetzt hat ein neutraler Test diese Behauptung nachdrücklich bestätigt: der Stahlgürtel-Reifen-Test von „auto motor und sport", Europas größter frei verkäuflichen Automobil-Zeitschrift (Heft 12/76). In diesem Test kam der Dunlop SP 4 in die Bestenliste beim Nässe-Test und erhielt die Note 1 für geringen Verschleiß und hohe Schnellauf-Festigkeit.

Nicht daß wir dieses Testergebnis überbewerten und verallgemeinern wollen. Jedoch stützt es unser Urteil, wonach der Dunlop SP 4 in Eigenschaften, auf die es bei Reifen ankommt, wirklich leistungsfähig ist.

Wie kommt nun der Dunlop SP 4 zu seinen guten Sicherheitsleistungen?

Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet ein spezielles technisches Detail: die Aqua-Jets, ein von Dunlop speziell entwickeltes Entwässerungssystem (Abb. 2).

Diese Aqua-Jets liegen kranzförmig um die Reifenschulter und haben die Aufgabe, die Schulterpartie auch seitlich zu entwässern. Entscheidend ist, daß sie sich auch unter seitlichem Druck, etwa in Kurven, nie schließen, weil in ihnen stets ein Tunnel offengehalten wird, aus dem das Wasser abfließen kann.

So wird beim Dunlop SP 4 die Aquaplaning-Gefahr verringert und die Sicherheit bei Regen erhöht. Trotzdem sollten Sie bei Aquaplaning-Gefahr vom Gas gehen.

Zu einem vernünftigen Reifen gehört nämlich auch ein vernünftiger Fahrer.

auto motor sport

„auto motor und sport" - Stahlgürtel - Reifen-Test (Heft 12/76): Das Ergebnis für den Dunlop SP 4: in der Bestenliste beim Nässe-Test, Note 1 für geringen Verschleiß und hohe Schnellauf-Festigkeit. Wenn Sie im Detail lesen wollen, wie der Dunlop SP 4 in diesem Test mit 7 namhaften Reifen abschnitt, schicken wir Ihnen gern einen Test-Sonderdruck zu.

Name _____

Anschrift _____

_____

(Ausschneiden und einsenden an Dunlop AG, Postfach 129, 6450 Hanau, Abt. VF/47a

DUNLOP SP STAHLGÜRTEL

Dunlop SP Stahlgürtel. Langlaufreifen mit Sicherheitsprofil.

NEU!

Erstklassiger Unterbodenschutz zum Selbstauftragen.

jetzt können Sie Ihren Wagen wirklich dauerhaft und preiswert schützen

Auch in diesem Winter werden wieder Tonnen von Tausalzen auf Straßen und Autobahnen gestreut. Zu Ihrer Sicherheit. Sorgen Sie rechtzeitig dafür, daß die aggressiven Lösungen aus Salz und Schmelzwasser wirkungsvoll von der Karosserie Ihres Fahrzeuges ferngehalten werden.
Das kostet jetzt nicht mehr ein paar Hundertmarkscheine, sondern mit Nigrin nur noch ein paar Zehner: Wer selbst mit einem Pinsel den neuen Nigrin-Unterbodenschutz auf die Unterseite der Karosserie aufträgt – der alte U-Bodenschutz braucht nicht entfernt zu werden – kann jetzt eine ganze Menge Geld sparen. Dabei hat er die Sicherheit, seinen Wagen mit einem der besten Erzeugnisse wirkungsvoll geschützt zu haben.
Nigrin-Unterbodenschutz ist ein erstklassiges Erzeugnis auf Bitumen-Basis.

Nigrin garantiert: So mühelos, so preiswert war Unterbodenschutz noch nie.

Ab Anfang September '76 erhalten Sie Nigrin-Unterbodenschutz überall im einschlägigen Handel. Sonst schreiben Sie an

Nigrin

Nigrin Vertrieb **Ernst Haussmann Weg 5 7321 Zell u. A.**

Nachrichten aus der Technik

Fiat 126 mit 250 cm³-Motor

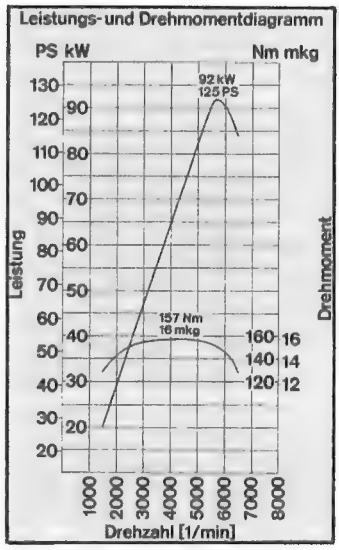
Besitzer des alten Führerscheins Klasse 4 dürfen nur Autos mit 250 cm³-Motoren fahren. Für diesen Personenkreis bietet die Firma Auto-Meyer (Otto-Hahn-Straße 4, 8722 Werneck) einen umgebauten Fiat 126 an.

Für Führerschein 4-Besitzer: amputierter Fiat 126

Die serienmäßig 594 cm³ große Zweizylinder-Maschine des kleinsten Fiat wird mit relativ einfachen Mitteln auf einen Viertelliter Hubraum verkleinert. Dazu wird ein Zylinder durch den Ausbau von Pleuel und Kolben gänzlich stillgelegt. Außerdem wird durch Verwendung des vom alten Fiat 500-Motors stammenden Zylinders der Hubraum des Einzylinders auf 249 Kubikzentimeter reduziert.
Um einen möglichst schwingungsarmen Lauf des Motors zu erreichen, wird die Kurbelwelle feingewuchtet. Zudem erhält das 8,5:1 verdichtete Triebwerk eine Spezial-Nockenwelle und eine rückstauärmere Auspuffanlage. Zündverstellkurve und Vergaserbestückung werden den geänderten Bedingungen angepaßt.
Leistungs- und Kraftverlust durch den rigorosen Eingriff sind beträchtlich: Bei 4100/min erreicht die Maschine ihr maximales Drehmoment von 1,6 mkg (15,7 Nm), ihre Nennleistung beträgt 11 PS (8,1 kW) bei 5450/min. Damit bringt es der ehemals 23 PS (16,9 kW) starke 126 nur noch auf ein Leistungsgewicht von 54,1 kg/PS anstelle der 25,8 kg/PS.
Laut angefertigtem TÜV-Gutachten, das dem Umbau den amtlichen Segen erteilt, erreicht der Einzylinder-Fiat eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h. Umgerüstet werden bei der Firma Meyer, die auf diese Arbeit ein halbes Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung gewährt, allerdings nur Neuwagen. Der einzylindrige 126 kostet 8720 Mark, also 2670 Mark mehr als das Serienauto.

VW Golf mit 1,8 Liter

Die Firma Oettinger, bekannt für Leistungssteigerungen bei VW-Automobilen, hat einen 1,8 Liter-Motor für den Golf entwickelt. Dabei wird die Hubraumvergrößerung auf der Basis des 1,6 Liter-Triebwerks ausschließ-



Mehr Leistung und Drehmoment: 1,8 Liter Golf-Motor.

lich über den Hub erzielt. Die dazu notwendige Oettinger-Spezialkurbelwelle weist einen Hub von 90,5 mm (Serie 80 mm) auf, was einen Hubraum von genau 1797 cm³ ergibt.
Naturgemäß wird durch diese Hubvergrößerung mehr das Drehmoment als die Leistung angehoben. Rund 125 PS (92 kW) soll der Oettinger-Motor mit Einspritzung leisten, das maximale Drehmoment beträgt 16,0 mkg (157 Nm) bei 4600/min. Die Vergaserversion liegt bei 110 PS (81 kW).
Obwohl diese Leistungsspritze in erster Linie für den VW Golf und den Scirocco vorgesehen ist, lassen sich damit auch die etwas biederen Passat- und Audi 80-Modelle beflügeln. Die Umbaukosten belaufen sich je nach Basismotor und Leistungsstufe auf 2500 bis 4500 Mark. Mustergutachten sind in Vorbereitung.

Mehr Energie

Auf dem 4. Int. Elektrofahrzeug-Symposium hat Varta jetzt eine neue leistungsstarke Batterie vorgestellt. Bei der sogenannten Fenox-Batterie handelt es sich um ein neues Energiespeichersystem, das auf den Elementen Eisen und Nickel basiert.
Die ersten Prototypen erreichten bereits eine rund 20 Prozent höhere Energiedich-

Neu von Varta: Fenox-Batterie

te als vergleichbare Bleiakkumulatoren; die Energiedichte beträgt derzeit 48 Wattstunden pro kg. Ziel der durch das Bundesministerium für Forschung und Technologie geförderten Entwicklung ist eine Energiedichte von 65 bis 70 Wh/kg.

Die Garantie

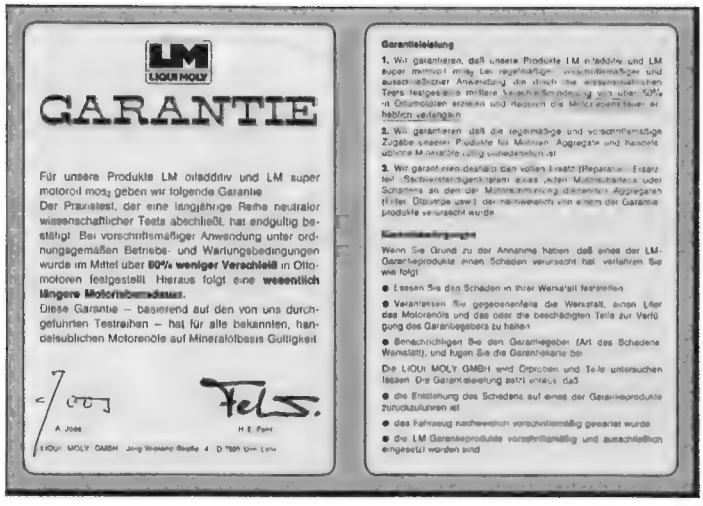
Der Praxistest, letzter Baustein einer langjährigen Reihe wissenschaftlicher neutraler Tests, hat mit endgültiger Sicherheit bestätigt: Bei Verwendung unserer Produkte LM oiladditiv oder LM super motoroil mos₂ wurde im Mittel in Ottomotoren* über

50% weniger Verschleiß

erreicht. Hieraus folgt eine

Wesentlich längere Lebensdauer

für Motoren. Die Verschleißminderung erhöht die Lebenserwartung des Motors am stärksten, wenn die Produkte bereits in der Einlaufphase eingesetzt werden**. Das können Sie ohne weiteres tun. Die Garantie bestätigt, daß unsere LM-Produkte völlig unbedenklich in Motoren, Aggregate und handelsübliche Mineralöle gegeben werden können. Sie bringen im Gegenteil weitere Vorteile: · höhere Betriebssicherheit · weniger Reparaturen · geringeren Ölverbrauch · Notlaufeigenschaften.
Jetzt ist das Prädikat „LM-gepflegt" eine Wertgarantie für Ihr Auto.


LM LIQUI MOLY

GARANTIE

Für unsere Produkte LM oiladditiv und LM super motoroil mos₂ geben wir folgende Garantie
Der Praxistest, der eine langjährige Reihe neutraler wissenschaftlicher Tests abschließt, hat endgültig bestätigt: Bei vorschriftsmäßiger Anwendung unter ordnungsgemäßen Betriebs- und Wartungsbedingungen wurde im Mittel über **50% weniger Verschleiß** in Ottomotoren festgestellt. Hieraus folgt eine **wesentlich längere Motorlebensdauer.**
Diese Garantie – basierend auf den von uns durchgeführten Testreihen – hat für alle bekannten, handelsüblichen Motorenöle auf Mineralölbasis Gültigkeit.

A. Jose

H. E. Fels

LIQUI MOLY GMBH Jerg-Wieland-Straße 4 D-7900 Ulm-Lehr

Garantieleistung

1. Wir garantieren, daß unsere Produkte LM oiladditiv und LM super mimoil mos₂ bei regelmäßiger, vorschriftsmäßiger und ausschließlicher Anwendung, die durch die wissenschaftlichen Tests festgestellte mittlere Verschleißminderung von über 50% in Ottomotoren erzielen und reduziert die Motorabnutzung erheblich verlängern.

2. Wir garantieren, daß die regelmäßige und vorschriftsmäßige Zugabe unserer Produkte für Motoren, Aggregate und handelsübliche Mineralöle völlig unbedenklich ist.

3. Wir garantieren deshalb den vollen Ersatz (Reparatur, Ersatzteil, Sachverständigenkosten) eines durch Motorschäden oder Schäden an den der Motorsammlung dienenden Aggregaten (Filter, Ölpumpe usw.) der nachweislich von einem der Garantieprodukte verursacht wurde.

Garantieausschluß

Wenn Sie Grund zu der Annahme haben, daß einer der LM-Garantieprodukte einen Schaden verursacht hat, verfahren Sie wie folgt:

- Lassen Sie den Schaden in Ihrer Werkstatt feststellen.
- Veranlassen Sie gegebenenfalls die Werkstatt, einen Liter des Motoröls und das oder die beschädigten Teile zur Verfügung des Garantiegebers zu halten.
- Benachrichtigen Sie den Garantiegeber (Art des Schadens, Werkstatt), und fügen Sie die Garantiekarte bei.

Die LIQUI MOLY GMBH wird Proben und Teile untersuchen lassen. Die Garantieleistung setzt voraus, daß

- die Ermittlung des Schadens auf einen der Garantieprodukte zurückzuführen ist
- das Fahrzeug nachweislich vorschriftsmäßig gewartet wurde
- die LM Garantieprodukte vorschriftsmäßig und ausschließlich eingesetzt worden sind

* Unsere Tests wurden in Ottomotoren durchgeführt. Die erzielten Ergebnisse und unsere langjährige Erfahrung belegen jedoch, daß die Verwendung von LM-Produkten bei anderen Motorentypen und in Aggregaten (wie Getrieben, Lagern usw.) zu gleichartigen Ergebnissen führt.

**Es gibt Autohersteller, die von der Verwendung von Zusätzen generell abraten. Das ist verständlich angesichts der Vielzahl von Produkten mit ungesicherter oder unerwünschter Wirkungsweise. Maßgebliche Automobilhersteller jedoch haben diese Einstellung unseren Produkten gegenüber nicht. In deren Betriebsstofflisten sind LM-Produkte zugelassen.

Wenn Sie Fragen zu unseren Produkten, zur Garantie oder zu den Tests haben, schreiben Sie uns:
LIQUI MOLY GMBH, Jerg-Wieland-Straße 4, D-7900 Ulm-Lehr

LM LIQUI MOLY

Wir halten Autos länger fit. Garantiert.

Lada 1200

Robuste Technik. Serienmäßige Extras.

In Deutschland getestet:

Stern 48/1974

Stern 18/1974

Deutsche Automobil Revue Nr. 6/7, 1976

Komfort: 4 Türen, Liegesitze, 2-stufiges Heiz- und Frischluftgebläse, beleuchteter Motor- und Kofferraum, Familien-Großkofferraum.

Leistung: 60 DIN-PS aus 1198 ccm, 140 km/h, Normalbenzin.

Motor: Obenliegende Nockenwelle, 5-fach gelagerte Kurbelwelle.

Sicherheit: 2-Kreis-Bremssystem, Bremskraftregler, Scheibenbremsen vorne, Verbundglas vorne, Automatic-Gurte, Scheibenwischer mit Waschanlage und Intervallschaltung, ab 0,9 mm Stahlblech, Dauer-Unterbodenschutz

Garantie: 1 Jahr ohne Kilometerbegrenzung, Inspektionsintervall 10.000 km

...und das alles für nur DM 7.700,-*)

*) unverbindliche Preisempfehlung der Satra GmbH incl. MwSt. ab Importzentrum.

Lada 1200 Kombi
60 DIN-PS
aus 1198 ccm,
5 Türen, **nur DM**
8.500,-*)

Lada 1500
75 DIN-PS
aus 1442 ccm,
4 Türen, **nur DM**
9.500,-*)

Lada

robust · ausdauernd · genügsam

Lada
Namhafte deutsche Autohäuser führen heute den Lada. Mehr als 400 Lada-Fachhändler bieten Ihnen Beratung, Probefahrt und Service. Einer ist bestimmt in Ihrer Nähe. Fordern Sie das aktuelle Händler-Verzeichnis an.

Gutschein

Ich bitte um das Lada-Händlerverzeichnis mit sämtlichen Service-Stationen des In- und Auslandes sowie um ausführliches Informations-Material.

Name:_____

Adresse:_____

(Bitte auf Postkarte kleben oder im Brief senden an den Lada-Allein-Importeur:

Satra GmbH,
Lessingstraße 60-62
2153 Neu Wulmstorf
bei Hamburg
Tel. 040/7006051-52)

A5

Arthur Westrups

Fragestunde

Heute: Was wissen Sie über die Bremse?

„Die Bremsflüssigkeit wird, wenn ich drauftrete, in die Bremszylinder gepumpt und bewegt dann die Bremsbacken, die zusammengedrückt werden auf die Bremstrommeln."

Rolf V., 24, Monteur

„Die funktioniert mit Luft. Wenn ich aufs Pedal trete, kommt die Saugluft vom Motor über den Bremskraftverstärker, und dann bremst es. Wenn der Motor nicht läuft, muß ich ja stärker drauftreten."

Karl S., 46, Angestellter

„Ja, ich kenne Scheibenbremsen und Backenbremsen. Ich bin nämlich in einer Werkstatt aufgewachsen. Bei der Scheibenbremse ist es die Scheibe, die dagegendrückt, bei der Backenbremse sind es die Backen, und im Pedal ist die Bremsflüssigkeit drin. Wie's dann weitergeht, das weiß ich nicht so genau. Wahrscheinlich geht die Kraft über den Bremskraftverstärker, den Regler und was weiß ich."

Inge F., 25, Sekretärin

„Vorn oder hinten? Fuß- oder Handbremse? Es gibt nämlich zwei verschiedene Systeme, die Zweikreisbremse und die Einkreisbremse. Wenn man aufs Pedal drückt, verspannen sich die Bremsbacken, und das wird übertragen über einen Zug, den sogenannten Bremszug."

Klaus M., 21, Großhandelskaufmann

„Da gibt es vor allem die Scheibenbremsen, bei denen man die Bremsbacken immer erneuern muß, wenn sie abgenutzt sind. Wenn man aufs Pedal tritt, muß es funktionieren, wie, das weiß ich nicht. Die Bremsbacken sind jedenfalls belegt mit einer Mischung aus Gummi und Eisen. Sie sind gegen Nässe abgedeckt. Die Handbremse wirkt auf die vorderen Bremsbacken, und manchmal muß die Werkstatt sie einstellen."

Else H., 62, Grafikerin

„Ich stelle mir das mit Druck vor. Es sind die Bakken, die greifen. Wenn ich das Pedal trete, dann geht das wohl über ein Gestänge, dann macht es klick."

Günther R., 22, Student

„Ich tippe die Bremse an, und dann geht von einem Behälter Bremsflüssigkeit ab, wirkt auf die Bremsklötze, hydraulisch, und bremst dort, in groben Zügen."

Karl B., 38, technischer Angestellter

„Selbstverständlich, da sind die Scheibenbremsen vorn, und hinten habe ich Öldruckbremsen. Da ist Flüssigkeit drin, und dort sind auch die Leitungen nach hinten, mit den Scheiben dran. Durch das Öl werden sie auseinandergedrückt, ein einfacher Vorgang."

Horst S., 29, Maler

„Entweder gibt es eine Ölbremse, die ist meistens an der Handbremse befestigt, und dann gibt es Bakkenbremsen, die müssen öfters belegt werden und drücken dann gegen die Räder. Wie die Bremskraft übertragen wird, darüber habe ich mit meinem Mann noch nie gesprochen."

Marieluise von B., 52, Hausfrau

„Das weiß ich nicht so genau. Ich drücke halt aufs Pedal, und dann blockiert es durch die Bremsbeläge. Das ganze funktioniert durch Kraft und Reibung, mit einer Stange oder durch Seilzug. Wenn ich sehe, daß vor mir jemand Scheibenbremsen hat, dann halte ich immer großen Abstand."

Margot E., 45, Sekretärin

„Bei der Bremse wird doch etwas vom Getriebe, das den Wagen antreibt, festgehalten, durch das Pedal natürlich."

Jutta H., 27, Floristin

Hier erklärt die Testabteilung von auto motor und sport die Funktion von Bremsen:

Grundsätzlich gibt es zwei verschiedene Bremssysteme: Die hydraulische, fußbetätigte Betriebsbremse wirkt auf alle vier Räder, die meist mechanisch und von Hand betätigte Feststellbremse wirkt nur auf die Räder einer Achse, meist auf die Hinterachse. Bei der Betriebsbremse unterscheidet man zwischen Trommel- und Scheibenbremse. Bei beiden Ausführungen wird der auf das Bremspedal ausgeübte Druck durch die Bremsflüssigkeit in den hydraulischen Leitungen auf die Kolben in den einzelnen Bremszylindern weitergeleitet. Diese Kolben drükken die Bremsbeläge gegen die Bremsscheiben beziehungsweise -trommeln. Die meisten Autos sind heute an der Vorderachse mit Scheibenbremsen ausgerüstet.

Leisten Sie sich das Echte - man sieht es, man fühlt es.

Eine „Wool-Youngster"-Hose.
„Wool-Youngsters" sind top-modische Hosen – angenehm und hautsympathisch. Für junge Männer, die ausgefeilten Schnitt und Komfort zu schätzen wissen.

Aus reiner Schurwolle, dem echten Material, das modische Eleganz, tadelloses Aussehen und behaglichen Tragekomfort ideal in sich vereint.

In geprüfter, kontrollierter Wollsiegel-Qualität. Und: Das Wollsiegel ist das vom RAL (Ausschuß für Lieferbedingungen und Gütesicherung) anerkannte Gütezeichen für reine Schurwolle.

Wollsiegel-Qualität: Darauf können Sie sich verlassen.

Weitere Informationen durch Internationales Woll-Sekretariat, Abt. 180/26, Postfach 4409, 4000 Düsseldorf 1, oder direkt durch BERRI Böhm & Rieger, Kleiderfabrik KG, Postfach 29, Berliner Str. 3, 8402 Neutraubling.

Der Traum des Großherzogs

Wie Opel zum Auto kam.

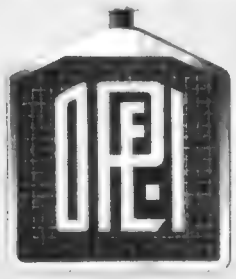
Text: Paul Simsa/Zeichnung: Walter Gotschke

Seine Königliche Hoheit Ernst Ludwig, Großherzog von Hessen und am Rhein, war ein moderner junger Landesherr, 1892 mit 24 auf Hessens Thron gelangt. Förderung von Industrie, Kunst und Sport lag ihm am Herzen. Eine Automobilfabrik sollte dazugehören. Prädestiniert war die erfolgreiche Nähmaschinen- und Fahrradfabrik Adam Opel in Rüsselsheim.

1895 starb mit nur 58 Jahren ihr Gründer, der Automobile als „Spielzeug für Reiche" betrachtete. Das Erbe übernahm Frau Sophie (55) mit fünf Söhnen, gerade als der Fahrradabsatz wegen Überangebots kriselte und die Nähmaschinen stagnierten. Mit dem Segen des Großherzogs reisten 1897 die beiden ältesten Opel-Brüder zur Prüfungsfahrt des neugegründeten Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins nach Berlin. Carl (28) war gelernter Bankkaufmann, Wilhelm (26) Techniker. Den zweiten Platz beim Rennen Berlin-Potsdam errang hinter einem Benz der „Patent-Motorwagen" von Friedrich Lutzmann, Hof-Mechaniker des Großherzogs von Sachsen-Anhalt.

Lutzmanns Kleinbetrieb wurde mitsamt Personal 1898 als Opel-Automobilabteilung nach Rüsselsheim verlagert. Aber die etwas weiterentwickelten „Opel-Patent-Motorwagen System Lutzmann" konnten mit der stürmischen technischen Entwicklung nicht mithalten.

1900 machten die realistischen Opel-Brüder kurzerhand Schluß. 1901 begannen sie mit mehr Erfolg den Motorradbau. Aus der 1902 übernommenen Renault-Vertretung wurde nichts, weil die Lieferzahl für den Export nicht reichte. Die Société A. Darracq in Suresnes, in Sport wie Serie erfolgreich, bot Opel nicht nur den Generalimport an, sondern auch Lizenzrechte für den Start mit ansehnlichen Wagen.



1905

1906

1908

1909 („Auge")

1934
(„Zeppelin")

1953
(„Blitz", erste Form)

Der dritte Opel-Bruder Fritz (Friedrich Franz), damals 27 und einer der erfolgreichsten deutschen Radrennfahrer, begann mit Carl Jörns eine Autorennkarriere, ab 1904 auf eigenständigen Opel-Modellen. Jörns (28) war ebenfalls Radrennfahrer und wurde zum Renn-As bei Opel. Bis 1914 bemühten sich die Rüsselsheimer um Grand Prix-Ruhm. Fritz Opel und Carl Jörns fuhren Rennen noch bis in die frühen 20er Jahre. Doch zum Begriff gedieh Opel mit zuverlässigen Gebrauchswagen zu vernünftigen Preisen; populär wurden „Doktorwagen" und „Puppchen". Das Vertriebsnetz war schon solide fundiert, als Konkurrenten ihre Autos noch über den Daumen verkauften. Nur in der Oberklasse konnte Opel trotz unablässigem Bemühen nicht zu Rang und dauerhaftem Erfolg kommen – bis heute.

1912 wurde der zehntausendste Opel gefeiert, und dank rationeller Fertigung bei den kleinen Typen war man für die Anregungen aus Amerika aufgeschlossen. Daß 1924 mit dem 951 ccm-„Laubfrosch" die Idee eines deutschen T-Modells verwirklicht wurde, mittels unverfrorener Kopie des aus dem gleichen Gedanken entstandenen kleinen Citroen, festigte das Image. Kein Wunder, daß GM-Boß Alfred P. Sloan 1928 gerade dieses Werk erwarb, Deutschlands unangefochten größtes bis zum Aufstieg des Käfers.

Wirr blieb nur die Geschichte der Markenzeichen: Mal so, mal so. Einprägsam war das Oval mit Lorbeer, nach Idee des Großherzogs, doch findet Opel heute den Blitz dynamischer.

Zum Bild auf der nächsten Doppelseite: Große Opel-Vertretung 1912. In der Mitte Doktorwagen von 1909 (1,1 Liter, 3950 Mark), links Doppelphaeton von 1908 (2,5 Liter, 8500 Mark), rechts Puppchen 1912 (1,4 Liter, 3600 Mark).

EL AUTOMOBILE

OPEL

Fahrbericht

Kawasaki Z 650/Z 1000

Liter-Leistung

Neue Vierzylinder-Motorräder von Kawasaki.

Der Drang nach mehr Hubraum hat im modernen Motorradbau das kompromißlose Leistungsstreben abgelöst. Die obere Hubraum-Grenze, bei der sich immer mehr Zweirad-Hersteller einpendeln, liegt heute bei einem Zylinderinhalt von einem Liter. Jüngster Aufsteiger in den Tausender-Club ist jetzt Kawasaki.

Mit der Anfang September vorgestellten Z 1000 löst der viertgrößte japanische Motorradproduzent die seit 1972 gebaute Z 900 ab, die für viele der Inbegriff des kraftgeladenen Motorrads überhaupt war. Für Kunden, denen die potente Einliter-Maschine eine Nummer zu groß geraten ist, haben die Japaner mit der völlig neuentwickelten Vierzylinder-Viertakt Z 650 jetzt auch ein Alternativ-Modell im Programm.

Zum Einliter-Motor wurden die Kawasaki-Techniker auch vom Gesetzgeber gedrängt, denn mit hubraumstarken Triebwerken sind die Auflagen bei der Lärmbekämpfung und den Abgasbestimmungen einfacher zu erfüllen. Realisiert wurde der Hubraum-Zuwachs auf effektive 1009 cm³ mit einer um vier Millimeter größeren Zylinderbohrung (70 mm gegenüber 66 mm bei der Z 900) bei unverändertem Hub (66 mm). Die Leistung des Vierzylinder-Triebwerks stieg um vier PS auf 85 PS (62 kW) bei 8500/min an.

Neu an den Vierzylinder-Kawasakis: Vier-in-Zwei-Auspuffanlage

Wesentlicher als das geringfügige Leistungsplus ist jedoch ein Gewinn an Drehmoment und Durchzugskraft. Die Tausender erreicht ihr um über zehn Prozent höheres maximales Drehmoment von 8,2 mkg (81 Nm) jetzt bereits bei 6500/min. Daß dies für ein Einliter-Motorrad ein beachtlicher Wert ist, zeigt der Vergleich mit der neuen 70 PS starken BMW R 100 RS, die hier nur einen Maximalwert von 7,7 mkg, allerdings schon bei 5500/min aufweist.

Der günstige Drehmomentverlauf des kultivierten Vierzylinders stempelt die Z 1000 zu einem nahezu konkurrenzlosen Gefährt, wenn es gilt, möglichst rasch aus dem Stand zu beschleunigen. Die Tausender reagiert hierbei noch

Fotos: Seufert

Flaggschiff im Kawasaki-Programm ist jetzt die 85 PS starke Z 1000

Harmonie von Duft und Geschmack

MacCollins'

frisch importiert aus Dänemark

- **Irish Blend** – fein herb-süß im Geschmack, mit reichem, raumfüllenden Duft. **DM 6,50**
- **Scottish Mixture** – schottisch-würzig, aber dänisch-mild, mit kühlem Brand. **DM 5,00**
- **Navy Blend** – männlich, gehaltvoll, aber nicht zu schwer, mit dunklem Burley. **DM 4,00**

- **Deshalb ist und bleibt MacCollins' frisch:**
- Der Tabak wird sofort nach dem Abwiegen in einer neuartigen Pouch (3-Schichtenbeutel) **aromadicht versiegelt.**
- Das ist der entscheidende Vorteil für MacCollins'-Raucher.

spontaner als ihre potente Vorgängerin aufs Gas und zeichnet sich bereits im unteren Drehzahlbereich durch beachtlichen Biß aus. Optimale Beschleunigungswerte lassen sich mit ihr problemlos erzielen, zumal sich das gut abgestufte Fünfganggetriebe leicht und sehr exakt schalten läßt.

Flüchtig betrachtet sieht die Z 1000 ihrer Vorgängerin täuschend ähnlich. Bei genauerem Hinsehen erkennt man allerdings, daß nur noch zwei Auspuffrohre nach hinten ragen, und daß im Hinterrad jetzt eine Scheibenbremse installiert ist. Neu ist außerdem ein eigens für den deutschen Markt entwickelter Seitenständer, dessen Schaltmechanismus dafür sorgt, daß der Motor sofort stehenbleibt, sobald es der Fahrer versäumt, den Kippständer vor Antritt der Fahrt einzurasten.

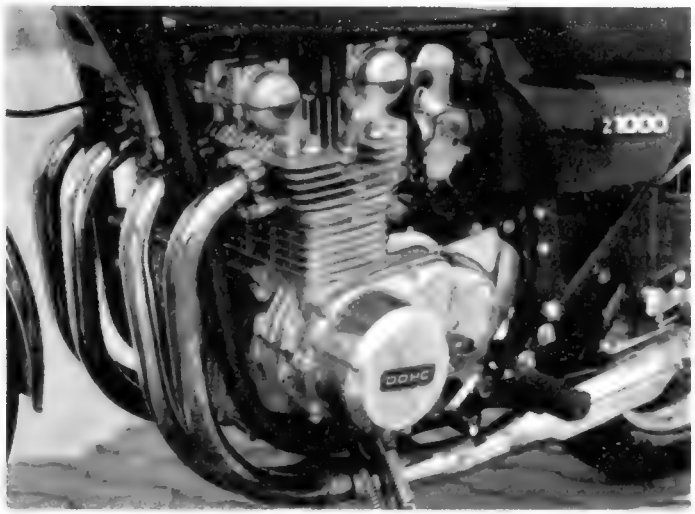
Ansonsten erfuhr die Tausender keine Retuschen. Unverändert beibehalten wurden auch die Speichenräder und – mehr als ein Schönheitsfehler – die nicht abgekapselte Hinterradkette.

Z 650: gleiches Konzept

Völlig neu konstruiert wurde im Gegensatz dazu die Z 650, die jedoch vom Konzept her der Tausender ähnelt. Als Antriebsquelle dient ebenfalls ein Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, der 66 PS (48 kW) bei 8500/min leistet.

Übernommen wurden auch der Doppelrohr-Rahmen und die Vier-in-Zwei-Auspuffanlage. Unterschiedlich ist jedoch die Bremsenbestückung mit einer Scheibenbremse vorn und einer Trommelbremse hinten. Die handliche 650er bringt 230 kg auf die Waage und ist damit rund 35 kg leichter als die Z 1000.

Vom Preis her sind Kawasaki-Motorräder ziemlich attraktiv. 6500 Mark werden für die Z 650 und 9000 Mark für die Z 1000 verlangt. Diese Preisgestaltung dürfte mit dazu beitragen, daß Kawasaki seinen 1975 auf dem deutschen Markt erworbenen Marktanteil von 20,3 Prozent in der zweirädrigen Oberklasse über 750 cm³-Hubraum zumindest halten kann. *Klaus Wießmann*



Bereichert wurde das Angebot von Kawasaki durch die neue Z 650, die von einem 66 PS starken luftgekühlten Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor angetrieben wird (oben). Der auf 1009 cm³ aufgebohrte Motor der neuen Tausender-Kawasaki zeichnet sich durch einen günstigen Drehmomentverlauf aus.

Technische Daten und Fahrleistungen[1])

Kriterien/Modelle, Daten		Kawasaki Z 1000	Kawasaki Z 900[2])	Kawasaki Z 650
Hubraum	cm³	1009	896	647
Bohrung x Hub	mm	70 x 66	66 x 66	62 x 54
Verdichtungsverhältnis		8,7 : 1	8,5 : 1	9,5 : 1
Leistung	PS bei 1/min	85/8000	81/8000	66/8500
spezifische Leistung	PS/Liter	84,2	90,4	102,0
maximales Drehmoment	mkg bei 1/min	8,2/6500	7,3/7500	5,8/7000
Vergasertyp		Mikuni VM 26 SS	Mikuni VM 26 SS	Mikuni VM 24 SS
Kraftstoffqualität		Normalbenzin	Normalbenzin	Normalbenzin
Außenmaße	mm	2240x875x1180	2240x875x1180	2220x850x1145
Radstand	mm	1505	1505	1420
Eigengewicht	kg	264	254	230
Bremsen vorn		2 Scheiben	2 Scheiben	1 Scheibe
Bremsen hinten		1 Scheibe	Trommel	Trommel
Höchstgeschwindigkeit	km/h	über 200,0	über 200,0	190,0
Richtpreis	DM	9000,–	8500,–	6500,–

[1]) Werksangaben; [2]) wird nicht mehr gebaut.

Jetzt ist er da, der neue City J. Der Richtige für junge Leute und alle, die jung geblieben sind. Wo bei normalen Autos Chrom blitzt, hat der City J sattes, mattes Schwarz.
Schon in der Serienausstattung hat der City J alles, was man sich nur wünschen kann: Automatikgurte vorn, Verbundglasfrontscheibe (auf Wunsch, ohne Mehrpreis), heizbare Heckscheibe, Drehstromlichtmaschine, Stahlgürtelreifen 155 SR 13, Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker, Stabilisator vorn, 2 Rückfahrscheinwerfer, Sportschaltung, Wisch-Wasch-Kombischalter und Teppichboden. Mit großer Hecktür und umklappbarer Rückenlehne. Und dieses enorm zuverlässige, praktische und schicke Auto gibt es zu einem erstaunlich günstigen Preis: **DM 8.900.–** a.W.* für den City J. Die 2türige Limousine Kadett J ist sogar noch günstiger: **DM 8.795.–** a.W.* (* unverbindliche Preisempfehlung).
Da gibt's nur eins: hin zum Opel-Händler und den City J und Kadett J testen. Und sich bei dieser Gelegenheit gleich ein pfiffiges T-Shirt oder das hochaktuelle Blouson kaufen. Und wenn sich auch die heißesten Boutiquen darum reißen würden, die gibt's nur beim Opel-Händler.

Opels Formel »J«. Gutes Auto. Guter Preis.

OPEL GM

Günstige Finanzierung durch die Opel Kredit Bank.

Dauertest-Report

BMW 320, Simca 1308 S.

Nach dem Opel Ascona 1,6 S (Abschlußbericht in Heft 18/1976) haben zwei weitere Dauertestwagen, der Fiat 131 S und der VW Polo, ihr 50 000 km-Ziel fast erreicht.

Der BMW 320 und der frontgetriebene Simca 1308 S haben ebenfalls schon einen großen Teil ihres Dauertestpensums zurückgelegt. Allerdings nicht ohne Störungen und keineswegs so problemlos, wie man dies von modern konzipierten Autos erwarten könnte.

BMW 320: Sparsamer mit neuem Vergaser

Mit einem Durchschnittsverbrauch von 13,8 L/100 km zählt der BMW 320 nicht zu den sparsamen Autos seiner Klasse. Ursachen hierfür sind einmal die Motorauslegung für Normalbenzin und die relativ kurze Achsantriebsübersetzung, zum anderen schien auch die ursprüngliche Vergaserabstimmung nicht optimal zu sein.

BMW hat daher in der Serie seit Februar 1976 die Vergaserabstimmung geändert. Der geänderte Vergaser, bei km-Stand 15 330 in den Dauertestwagen eingebaut, brachte eine Verbrauchssenkung von knapp 1 L/100 km. Gleichzeitig waren mit dem Austausch auch andere vergaserspezifische Mängel, wie schlechte Übergänge und leichte Aussetzer behoben.

Eine andere, für den BMW 320 typische Störung, trat bei km-Stand 17 607 auf: Die nur an zwei Stellen aufgehängte Auspuffanlage schlug gegen die Karosserie und verursachte starke Klapper- und Dröhngeräusche.

Simca 1308 S: Viel Ärger am Auto des Jahres

Mit einem Konglomerat von Dröhn- und Klappergeräuschen sowie zahlreichen Störungen gab der Simca 1308 S seinen Einstand im Dauertestfuhrpark. Da die Wartungsintervalle beim „Auto des Jahres" sehr eng gewählt wurden (alle 5000 Kilometer), konnten die meisten Beanstandungen immerhin anläßlich der normalen Werkstattbesuche behoben werden. So sehr der Simca im Stadtverkehr durch seine schwergängige Lenkung und unexakte Schaltung mißfällt, so angenehm ist sein relativ guter Komfort auf Langstrecken. Ein weiterer Vorzug: sein geringer Kraftstoffverbrauch von nur 10,8 L/100 km (Super).

BMW 320

km-Stand bei Übernahme 1 287
km-Stand am 7. 7. 1976 27 963
Gefahrene km 25 987
Testverbrauch 13,8 L/100 km

Störungen

km 5 056 Aussetzer in Kurven, schlechte Übergänge, schlechtes Kaltstartverhalten, hoher Verbrauch, linke Tür schließt schlecht

km 7 095 Windgeräusche am Fensterrahmen der Fahrertür, schlechte Übergänge bei warmem und kaltem Motor

km 17 607 Auspuff dröhnt und klappert

km 19 128 Auspuff schlägt gegen Karosserie

km 24 480 Auspuff schlägt gegen Karosserie

Wartungsarbeiten

(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 6 700 Pflegedienst mit Ölwechsel und Material	DM 86,06
km 15 318 Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 232,49
km 21 707 Pflegedienst mit Ölwechsel und Material	DM 52,28

Reparaturen

km 6 700 Thermostat erneuert	Garantie
km 15 330 geänderter Vergaser eingebaut	Kulanz
km 21 707 Keilriemen ersetzt	DM 12,28
Bremsklötze vorn ersetzt	DM 67,16
Dichtung am Auspuffflansch erneuert	Garantie

Simca 1308 S

km-Stand bei Übernahme 2 045
km-Stand am 5. 7. 1976 30 795
Gefahrene km 28 750
Testverbrauch 10,8 L/100 km

Störungen

km 2 356 Abblendlicht zu weit

km 4 325 Beifahrersitz klappert

km 12 941 Magnetschalter defekt

km 13 495 Kontroll-Leuchte für Bremsbelagverschleiß leuchtet nach der Inspektion auf

km 13 947 Gaspedal bleibt hängen

km 14 633 Klappergeräusche rechts hinten, Brummgeräusch vorne

km 27 966 Motor verliert nach Inspektion Öl

Wartungsarbeiten

(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 5 372 Pflegedienst mit Ölwechsel und Material	DM 54,86
km 13 478 Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 163,20
km 15 867 Pflegedienst mit Ölwechsel und Material	DM 58,60
km 22 601 Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 174,36
km 27 984 Pflegedienst mit Ölwechsel und Material	DM 60,50

Reparaturen

km 13 478 Anlasser instandgesetzt	Garantie
km 18 366 Bremsbeläge hinten erneuert	DM 79,92
km 22 601 Bremsbeläge vorn erneuert	DM 64,94
Gaszug erneuert	Garantie
Rückfahrscheinwerfer instandgesetzt	Garantie
Auspuff befestigt	Garantie
geänderte Motoraufhängung eingebaut	Garantie
km 27 984 Birne für Kennzeichenbeleuchtung ersetzt	DM 1,22

Kundendienst Ausland

Sie haben eine Lehre als Kfz-Elektriker oder Kfz-Mechaniker mit gutem Erfolg abgeschlossen, mindestens zwei Jahre lang praktische Erfahrungen im erlernten Beruf gesammelt und Ihren Wehrdienst abgeleistet. Sie sind vielseitig interessiert und wollen möglichst bald selbständig arbeiten und Verantwortung übernehmen. Hier ist Ihre Chance.

Junge Kfz-Elektriker

Kfz-Mechaniker

Unsere Vertretungen in Übersee brauchen für die Leitung ihrer Bosch-Kundendienst-Werkstätten Fachleute, die unser Erzeugnisprogramm und unsere Organisation kennen und sich in einem weitgesteckten Arbeitsgebiet zurechtfinden. Ihre Aufgaben reichen von der Durchführung des Kundendienstes und der Ausbildung von Mitarbeitern über die technische Beratung der Kunden bis zur Bedarfsplanung. Sie erfordern persönlichen Einsatz, Organisationstalent, sorgfältige, selbständige Arbeitsweise und Verantwortungsbewußtsein sowie die Bereitschaft, eine Fremdsprache zu erlernen. Das Leben und Arbeiten im Ausland verlangt neben absoluter Zuverlässigkeit Anpassungsvermögen und Geschick im Umgang mit Menschen anderer Mentalität und Kultur.

Auf Ihre Aufgaben bereiten wir Sie in der Bundesrepublik Deutschland gründlich vor. Danach werden Sie voraussichtlich zunächst für mehrere Jahre in einem aufstrebenden, sich entwickelnden Land tätig sein, um später in eine Ihren Fähigkeiten entsprechende Position in unserer weltweiten Organisation hineinzuwachsen.

Wenn Sie nicht älter als 26 Jahre und möglichst noch unverheiratet sind, sollten Sie unser Angebot prüfen. Am besten, Sie senden uns gleich Ihre Bewerbung mit allen dazugehörenden Unterlagen (handgeschriebenen Lebenslauf, Zeugniskopien, Lichtbild).

ROBERT BOSCH GMBH, Personalabteilung Ausland (Z 131),
Gerlingen-Schillerhöhe, Robert-Bosch-Platz 1,
Postanschrift: Postfach 50, 7000 Stuttgart 1

BOSCH

Verzögerungstaktik

Was passiert, wenn ein Bremskreis ausfällt.

Manfred Schurti, werktags Fahrzeug-Inspekteur (TÜV-Prüfer) im Fürstentum Liechtenstein und am Wochenende Rennprofi bei Porsche, erlebte am Sonntag, den 5. September eine Situation, die ihm in jedem seiner Berufe Unbehagen bereiten muß: Er trat auf die Bremse, ohne jedoch die gewohnte Wirkung zu verspüren. In diesem Fall freilich waren die Gegebenheiten besonders ungünstig, denn das Mißgeschick ereilte Schurti beim Entscheidungslauf um die Marken-Weltmeisterschaft in Dijon mit den satten 600 PS seines Porsche 935 im Rücken.

Daß Fahrer und Wagen die Box des Porsche-Teams trotz einer gebrochenen Bremsleitung wohlauf erreichten, verdanken sie nicht zuletzt auch einem im Rennwagenbau schon fast zwanzig Jahre alten Sicherheits-Requisit: der Zweikreisbremse. Der Leitungsdefekt an der Hinterachse ließ nur die dort angesiedelten Bremsen ausfallen, während die vorderen Stopper bei verlängertem Pedalweg voll einsatzbereit blieben. Damit ließ sich die Situation in letzter Zehntelsekunde meistern.

Zumindest vom Prinzip her haben die Fahrer dezenter motorisierter Alltagsautos heute ähnliche Überlebenschancen bei einem Schaden an der Bremshydraulik. Vor etwa zwölf Jahren begann die bis dahin nur im Rennwagenbau übliche Zweikreisbremse auch im Serienautomobil heimisch zu werden. Und inzwischen gehört sie praktisch zur Standardausrüstung eines jeden Personenwagens. In den USA sind zwei Bremskreise sogar seit 1968 vorgeschrieben, was der weltweiten Verbreitung dieses Sicherheitsbeitrags merklich zugute kam.

Gemessen am Risiko eines Totalausfalls ist die Aussicht, daß bei neueren

Foto: Seufert

Auch mit einem von zwei Bremskreisen blieben die Bremswege des Volvo 264 DL immer noch erfreulich kurz

Autos zumindest zwei von vier Bremsen intakt bleiben, sehr erfreulich. Nur was im Ernstfall eines Schadens wirklich passiert, ist weithin unbekannt. Das Bremsen mit halber Hydraulik gehört nicht eben zum Lehrstoff einer Fahrschule. Und auch die Fahrpraxis schult glücklicherweise wenig in diesem Fach. Zumindest in bezug auf ihre Betriebssicherheit sind hydraulische Vierradbremsen so gebaut, daß ein Defekt unter normalen Bedingungen ausgeschlossen ist.

Schäden an der Hydraulik sind praktisch immer die Folge von Nachlässigkeit, unsachgemäßer Wartung und Reparatur, oder Beschädigung unter außergewöhnlichen Umständen. Folgende Möglichkeiten sind aus der Praxis bekannt:

- Undichte Stellen an starren Bremsleitungen durch die Einwirkung von Rost.
- Dichtungsschäden an den Sätteln von Scheibenbremsen durch unsachgemäße Arbeit beim Wechseln der Bremsbeläge.
- Montagefehler beim Einbau neuer Bremsschläuche.
- Mechanische Beschädigung von Bremsleitungen – seltener Bremsschläuchen – durch das Überfahren von Hindernissen.

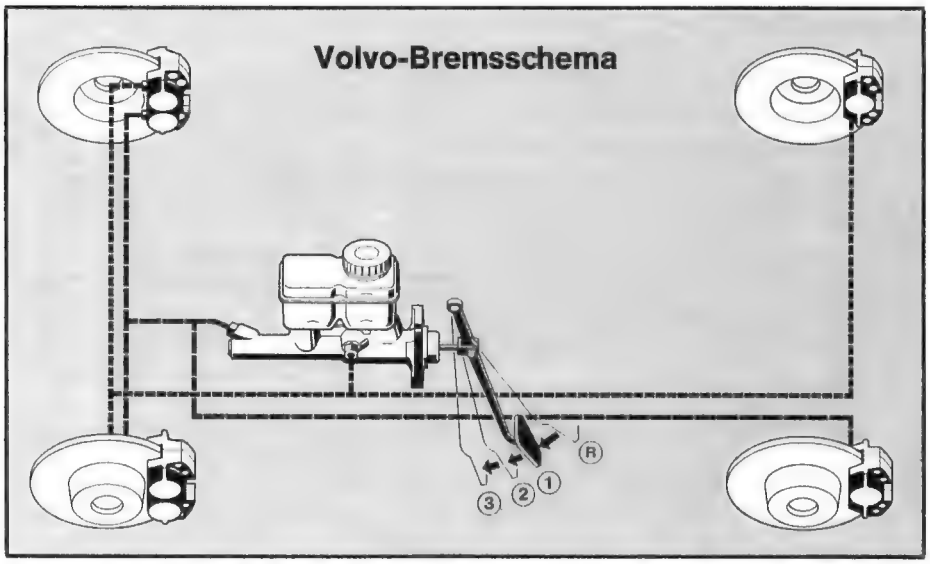
Aufgabe der Zweikreisbremse ist es also, unter solchen, eigentlich ungewöhnlichen Bedingungen noch einen Teil der Bremswirkung aufrecht zu erhalten. Wie groß im Ernstfall der verbleibende Rest ist, hängt weitgehend von der Konzeption des Systems ab. Und im Bestreben, die Verluste klein zu halten, entwickelten die Brems-Techniker im Laufe der Zeit fünf unterschiedlich aufwendige Lösungen.

Erstes Alarmzeichen: Der Tritt in die Tiefe

Was der Autofahrer im Katastrophenfall eines Hydraulikschadens an Bremsweg und Fahrsicherheit noch erwarten darf, untersuchte auto motor und sport in einem umfangreichen Versuch mit allen heute im Automobilbau üblichen Systemen.

Bei vier der fünf Testwagen (Audi, BMW, Mercedes und Saab) spürte der Fahrer das Leck in der Leitung auf den ersten Tritt: Der Pedalweg wird um einige Zentimeter länger, der Druckpunkt liegt tiefer. Dieses völlig neue Bremsgefühl ist durchaus geeignet, den Autofahrer in Panik zu versetzen, und seine weiteren Reaktionen hängen stark von der Verkehrslage ab.

Bei einer vom Verkehrsministerium geförderten Studie zu diesem Thema kam Diplom-Ingenieur Klaus Rompe bei der Technischen Universität Hannover zu folgendem Ergebnis:



Bei intakter Hydraulik ist der Pedalweg kurz (1). Fällt ein Bremskreis aus, wächst der Betätigungsweg etwas, wenn ein Twintax-Hauptzylinder (Volvo) installiert ist (2), und stark bei normalem Bremszylinder (3).

- Wurde ein Bremskreis auf freier Strecke vor dem Bremsbeginn ausgeschaltet, so probierten die Versuchspersonen nicht, durch stärkeres Durchtreten des Pedals den Wagen anzuhalten, sondern ließen das Auto resignierend ausrollen.
- Wurde ein Bremskreis unter gleichen Fahrbedingungen während des Bremsvorganges ausgeschaltet, so traten die Versuchspersonen nach kurzer Verzögerung folgerichtig energischer aufs Pedal.

Das Ergebnis zeigt also, unter gewissen Voraussetzungen entsteht durch den Ausfall eines Kreises der Eindruck eines totalen Bremsausfalls. Dennoch ist ziemlich unwahrscheinlich, daß er auch in einer echten Gefahrensituation resigniert. Hier wird er mit Sicherheit einen meist entgegengesetzten Fehler machen, nämlich mit panischer Gewalt auf das Pedal einstampfen.

Ohne auffällige Verlängerung des Pedalwegs reagierte nur die Bremsanlage des Volvo auf den Ausfall eines Kreises. Das wird bei diesem Wagen durch den Twintax-Hauptbremszylinder vermieden, der von ATE eigens mit dieser Zielsetzung entwickelt wurde. Leider hat auch diese, auf den ersten Blick überzeugend wirkende Lösung, einen Nachteil: Der Fahrer merkt den hydraulischen Defekt nicht schon bei der ersten leichten Bremsung, sondern muß sich in einem späteren Ernstfall womöglich wundern, das die volle Verzögerung nicht mehr zur Verfügung steht.

Als Frühwarnung aber ist der verlängerte Pedalweg mit allen seinen Nachteilen den Bremswarnleuchten vorzuziehen. Diese, oft nur in Exportmodellen serienmäßigen Lichter, treten erst in Aktion, wenn der Pegel im Bremsflüssigkeitsbehälter stark abgesunken ist. Das jedoch ist erst nach einer Rei-

Bremsen-Ausfall

he von Bremsungen mit defekter Hydraulik der Fall. Bis dahin bremst man ungewarnt mit verringerter Maximalverzögerung.

Die Urausführung: ein Kreis vorn, ein Kreis hinten

Dieses vom Rennwagen ererbte System ist auch in den Gebrauchsautos am weitesten verbreitet. Es ist, wie die Prinzipskizze zeigt, die einfachste Lösung, was indessen nicht nur Preisvorteile hat.

etwas kopflastigen Wagen mit Frontmotor ist das in einem noch verstärkten Maße der Fall.

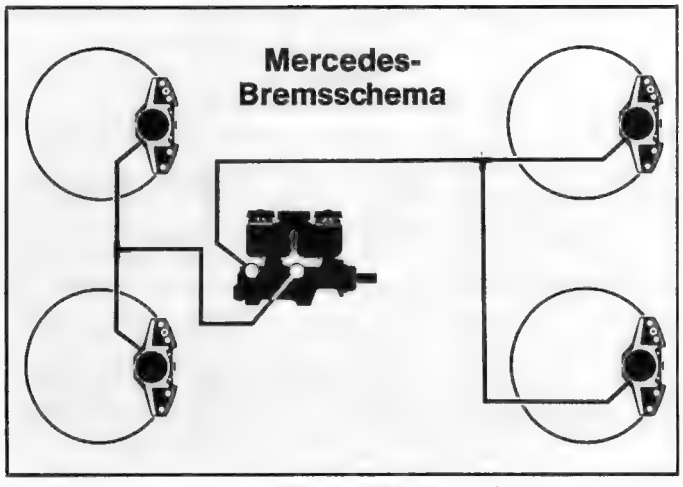
Die Bremsversuche mit dem Mercedes 250 bestätigten diese Rechnung klar. Die Wirkung der im Normalzustand hervorragenden Bremse änderte sich im Einkreisbetrieb gründlich.

Wurde mit vier intakten Bremsen aus 80 km/h die Rekordmarke von 26,4 Metern erreicht, so war das Bremsergebnis beim Ausfall des hinteren Kreises mit den hochbelasteten Vorderradbremsen schon spürbar schlechter, der Bremsweg wuchs auf 33,9 Meter. Wesentlich ungünstiger noch wurde

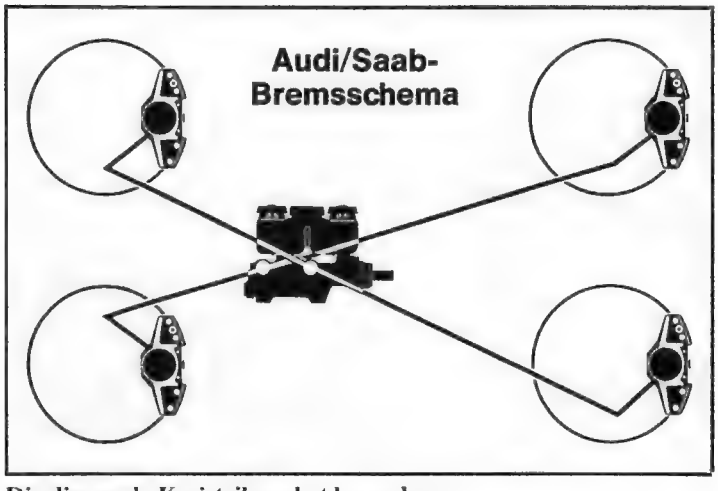
Kostengünstiger Kompromiß: die Diagonalteilung

Diese zunächst ungewöhnlich wirkende Schaltung der Bremskreise praktizierte erstmals Saab: Die Schweden legten das linke Vorderrad und das rechte Hinterrad an einen Kreis und die beiden restlichen Räder entsprechend an den zweiten. Audi und in der Folge auch VW schlossen sich dieser Bauweise an. Alle Fronttriebler aus Ingolstadt und Wolfsburg haben heute diese Art der Kreisteilung.

Die kreuzweise Anordnung ist nicht nur kostengünstig und einfach, son-



Die Verbindung des einen Hydraulikkreises mit den Vorderrädern und des anderen mit den Hinterrädern stellte die einfachste Lösung dar.



Die diagonale Kreisteilung hat besonders bei Autos mit Frontantrieb den theoretischen Vorteil, daß immer eine Vorderradbremse in Betrieb bleibt.

So vertritt Mercedes seine Wahl dieser unaufwendigen Kreisteilung mit folgendem Argument: „Ein Leitungssystem ist bei gleicher Sorgfalt der Ausführung um so sicherer, je weniger Geräte, Leitungen, Dichtungen, Manschetten und Anschlußstellen in ihm vorhanden sind. Die Wahrscheinlichkeit für einen Ausfall ist etwa proportional zur Anzahl der gefährdeten Stellen." Außerdem beruft sich Mercedes auf ein sicheres Verhalten bei siedender Bremsflüssigkeit.

Bei Defekten an der Hydraulik allerdings zeigt das unter Technikern „Schwarz-Weiß-Teilung" genannte System schon in der Theorie Nachteile. Durch die beim Bremsen unweigerlich auftretende dynamische Radlastverschiebung – der Wagen wird vorn schwerer und hinten leichter – muß der Löwenanteil aller Verzögerungsarbeit von den Bremsen der Vorderräder erledigt werden. Bei den meist

die Lage beim Ausfall des bremsaktiven vorderen Kreises, das alleinige Abbremsen der Hinterräder führte zu dem gigantischen Bremsweg von 69,5 Metern.

Bei allen drei Versuchen gaben Bremsen und Reifen ihr Bestes. Die Räder kamen trotz recht geringem Pedaldruck bis an die Blockiergrenze. Doch war es durch dosiertes Bremsen in jedem Fall möglich, den Wagen kursstabil zu halten.

Autos, die in solcher Lage ein geringeres Maß an Fahrsicherheit als der Mercedes mitbringen, erwächst aus der „Schwarz-Weiß-Teilung" noch ein zusätzliches Risiko. Auf geradem Kurs bleiben sie allenfalls mit blockierenden Vorderrädern, während ein Stillstand der Hinterräder meist eine Schleuderbewegung einleitet, die schon bei geringem Ausschlag nicht mehr mit der Lenkung korrigiert werden kann.

dern bietet auch sehr logische Vorzüge. Wann immer ein Kreis ausfällt, bleibt eine der wirkungsvolleren Vorderradbremsen aktiv. Der Fahrer geht also bei einem Defekt kein Glücksspiel ein, er kann theoretisch immer mit der halben Bremsleistung rechnen.

Eine wesentliche Voraussetzung für das gefahrlose Funktionieren der Diagonalteilung im Ernstfall ist ein negativer Lenkrollradius. Die Versuche bestätigen das klar. Der mit halber Bremshydraulik geprüfte Audi 80 GTE (negativer Lenkrollradius) konnte die durch das schiefe Bremsen ausgelösten Störkräfte mühelos ausgleichen, er blieb bis zum Stillstand in der Spur. Weit ungünstiger schnitt der Saab 99 GL ab (Lenkrollradius null), er verließ seinen Kurs deutlich (links fünf Meter, rechts acht Meter) jeweils in Richtung des noch gebremsten Vorderrades.

Die absolute Bremswirkung beider Wagen war ziemlich durchschnittlich.

TOYOTA Corolla Lift Back 1600 GSL.

Styling, Stauraum, Leistung – alles Spitze.

Ungewöhnliche Autos ziehen ungewöhnlich viele Blicke auf sich, wie der TOYOTA Corolla Lift Back GSL. Beim Parken schauen die Leute hinein. An der Ampel herüber. Auf der Autobahn hinterher.

Wen wundert's bei diesem Auto? Hohe Spitze. Rasante Beschleunigung. Gut abgestuftes 5-Gang-Getriebe. Und ein entsprechend sportlich ausgelegtes Fahrwerk. 84 PS Leistung bezieht der TOYOTA Corolla Lift Back GSL aus einem zuverlässigen 1,6-Liter-Motor.

Das Lift Back-Heck macht ihn eigenwillig rassig. Hinter der „dritten Tür" eröffnen einzeln umklappbare Rücksitzlehnen großartige Raum- und Lademöglichkeiten: vernünftiger Kofferraum bei normaler 4-Personen-Besetzung, vergrößerter Kofferraum bei einer, riesige Ladefläche bei zwei umgeklappten Rücksitzlehnen.

Hervorragend sind das Platzangebot und der Komfort. Im Fond ausgeformte Sitzmulden mit Einzel-Rücklehnen. Vorn schalenförmige Ruhesitze mit integrierten Kopfstützen.

Panorama-Cockpit: Komplette Sportinstrumentierung und Bedienungselemente sind im Cockpit auf den Fahrer ausgerichtet. Das Sportlenkrad und die exakte 5-Gang-Sportschaltung machen die Freude an diesem Auto, an dem so vieles Spitze ist, rund.

Der TOYOTA Corolla Lift Back ist das Auto für alle, die Spaß an Sport und Freizeit haben.

Begeisterung auf Rädern TOYOTA

TOYOTA Corolla Lift Back 1600 GSL (Abbildung) mit vielen Extras serienmäßig ab Köln DM 12.990,–. Unverbindliche Preisempfehlung. Lieferbar auch als 1200er. Als 1600er, auch mit Automatik. Und als 1600 GSL mit 5-Gang-Getriebe. Garantie: 1 Jahr ohne km-Begrenzung. Information und Probefahrt bei über 600 TOYOTA Service-Stationen in der BRD.

TOYOTA DEUTSCHLAND GMBH · Bunzlauer Straße 1 · 5000 Köln 40

Bremsen-Ausfall

Mit intakter Anlage kam der Audi aus 80 km/h nach 32,8 Metern zum Stillstand, dem Saab gelang das erst nach 36,8 Metern.

Nach Abschalten je eines Diagonalkreises wuchsen die Bremswege weit mehr als in dem erwarteten Maße an. Es zeigten sich zudem völlig unerwartete Differenzen, je nachdem, welcher Kreis benutzt wurde. Beim Audi war die Kombination rechts vorn/links hinten (65,2 Meter) wirksamer als links vorn/rechts hinten (87,5 Meter). Beim Saab war es umgekehrt. Der Kreis links vorn/rechts hinten erbrachte mehr Wirkung (62,1 Meter) als die Verbindung rechts vorn/links hinten (74,1 Meter).

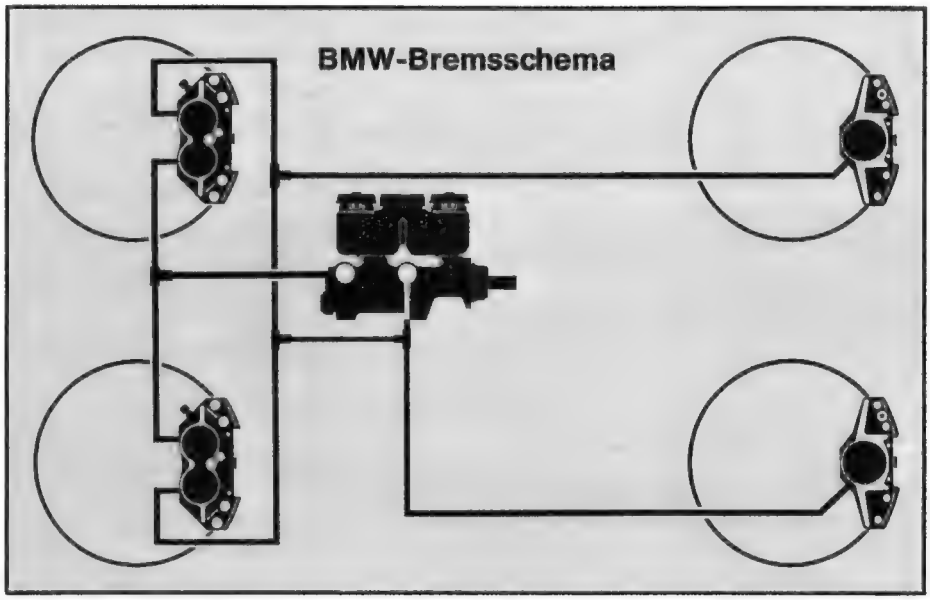
Die Differenzen beim Audi verursacht der Tandem-Bremskraftbegrenzer der Hinterachse, der beim Ausfall eines Bremskreises im günstigeren der beiden Fälle als Druckminderer und im ungünstigeren als Druckbegrenzer wirkt. Beim Saab, der keinen Regler hat, kommt eine nicht ganz ausgeglichene Gewichtsverteilung auf rechten und linken Rädern als Ursache der Unterschiede in Frage.

Nummer Sicher: zwei Kreise an der Vorderachse

Die konsequente Forderung, daß auch beim Ausfall eines Hydraulikkreises die für das Verzögern so wichtigen Vorderradbremsen aktiv bleiben müssen, führte zu einer deutlich aufwendigeren Anlage. Die vorderen Scheibenbremsen erhielten bei dieser Gelegenheit vier hydraulische Stempel pro Sattel, die paarweise ein geschlossenes System bilden. Dadurch können beide Bremskreise an die vorderen Bremssättel angeschlossen werden. An einem der zwei sind zusätzlich die Hinterradbremsen angeschlossen.

Fällt bei einer solchen Anlage ein Kreis aus, bleiben entweder beide Vorderradbremsen mit nunmehr zwei Paar Stempeln intakt, oder, was noch günstiger ist, der zweite Satz Stempel vorn erledigt die Verzögerungsarbeit zusammen mit den Hinterradbremsen. Zusätzliche Sicherheit verdanken diese Anlagen der Tatsache, daß die vorderen Scheibenbremsen auch mit halber Stempelzahl noch fast die volle Leistung entwickeln können.

Bei den Bremsversuchen repräsentierte ein BMW 525 dies aufwendige hydraulische System und kam damit zu guten, aber nicht optimalen Werten. Mit beiden Kreisen war aus 80 km/h ein Bremsweg von 30,7 Metern zu verzeichnen. Der Ausfall eines Vorderradkreises ließ den Anhalteweg auf 34,8 Meter anwachsen und die Beschränkung der Verzögerungsarbeit auf die Vorderachse ließ den BMW erst nach 41,2 Metern zum Stillstand kommen.



Scheibenbremssättel mit vier Stempeln garantieren auch bei Hydraulikschäden noch Bremsleistung an den Vorderrädern, nur die hinteren Bremsen können ausfallen.

In beiden Fällen war der Ausfall eines Bremskreises mit einem starken Anstieg des Pedaldrucks verbunden. Das hängt mit der Auslegung des Bremskraftverstärkers zusammen, der offen-

Bremswirkung bei defekter Zweikreisanlage

	Beide Bremskreise				1. Bremskreis				2. Bremskreis			
Fahrzeugtyp	Bremsen in Betrieb	Bremsweg in m aus 80 km/h	Verzögerung in m/s²	Pedalkraft in kg	Bremsen in Betrieb	Bremsweg in m aus 80 km/h	Verzögerung in m/s²	Pedalkraft in kg	Bremsen in Betrieb	Bremsweg in m aus 80 km/h	Verzögerung in m/s²	Pedalkraft in kg
Audi 80 GTE	●v. ●h.	32,8	7,5	30,2	○v. ●h.	87,5	2,8	29,0	●v. ○h.	65,2	3,8	30,4
BMW 525	● ●	30,7	8,0	26,4	◐ ●	34,8	7,1	45,0	◐ ○	41,2	6,0	65,0
Mercedes 250	● ●	26,4	9,3	29,2	● ○	33,9	7,3	22,6	○ ●	69,5	3,5	25,6
Saab 99 GL	● ●	36,8	6,7	26,3	○ ●	62,1	3,9	26,0	● ○	74,1	3,3	28,7
Volvo 264 DL	● ●	29,6	8,2	24,2	◐ ●	37,5	6,5	23,4	◐ ○	37,2	6,6	19,3

● Bremse voll in Betrieb ◐ Bremse halb in Betrieb ○ Bremse außer Betrieb v. = vorne h. = hinten

Schöner fahren.
Durch reife Technik.
Mehr Komfort.
Der neue Fiat 128.

28 H 1

Auch wenn viele Autos in der Mittelklasse durch eigenwillige Formen mehr bieten wollen – der neue Fiat 128 präsentiert sich in der klassischen Linienführung. In seinem markanten Stufenheck machen sich erstaunlich viele Koffer unsichtbar. In seinem komfortablen Innenraum haben fünf Personen bequemen Platz. Und hinter seiner klar gegliederten Frontpartie pulsiert ein ausgereifter, spritziger Frontantrieb-Motor. Querliegend. Auch ein Grund, warum der neue Fiat128 für Insassen und Gepäck so viel übrig hat: 80% seines gesamten Raums.

Fiat 128 1100 ccm, 33,1 kW (45 PS), Normalbenzin, 2-oder 4-türig.
Fiat 128 CL 1100 ccm, 40,4 kW (55 PS), Super, 2- oder 4-türig; 1300 ccm, 44,1 kW (60 PS), Super, 4-türig.
Fiat 128 Panorama CL 1100 ccm, 33,1 kW (45 PS), Normalbenzin, 3-türig.
Reichhaltige Ausstattung serienmäßig wie bei Fiat üblich.
Unverbindliche Preisempfehlung für den Fiat 128, 2-türig: DM 8.420,–

1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung.
2 Jahre Garantie auf alle lackierten Teile.

FIAT
Autos mit Witz und Verstand

Steuern Sie auf Fiat-Kurs! Fordern Sie den Prospekt »Der neue Fiat 128« und das »Fiat-Kursbuch« an von: Deutsche Fiat AG, Postfach 1763, 7100 Heilbronn.

Bremsen-Ausfall

sichtlich bei einem Pedaldruck von wenig mehr als 30 kg seinen Aussteuerungspunkt erreicht, von dem aus er die Fußkraft nicht mehr verstärkt und dem Fahrer die Betätigungskräfte einer nicht unterstützten Bremse zumutet. Bei intakter Anlage ist das eine diskutable Maßnahme gegen das Überbremsen mit blockierenden Rädern. Im Falle eines Leitungsschadens erschwert diese Lösung die Lage des Notbremsers zweifellos. Die in jedem Fall recht geringe Blockierneigung gestattete es dem BMW, bei allen Versuchen sehr kursstabil abzubremsen.

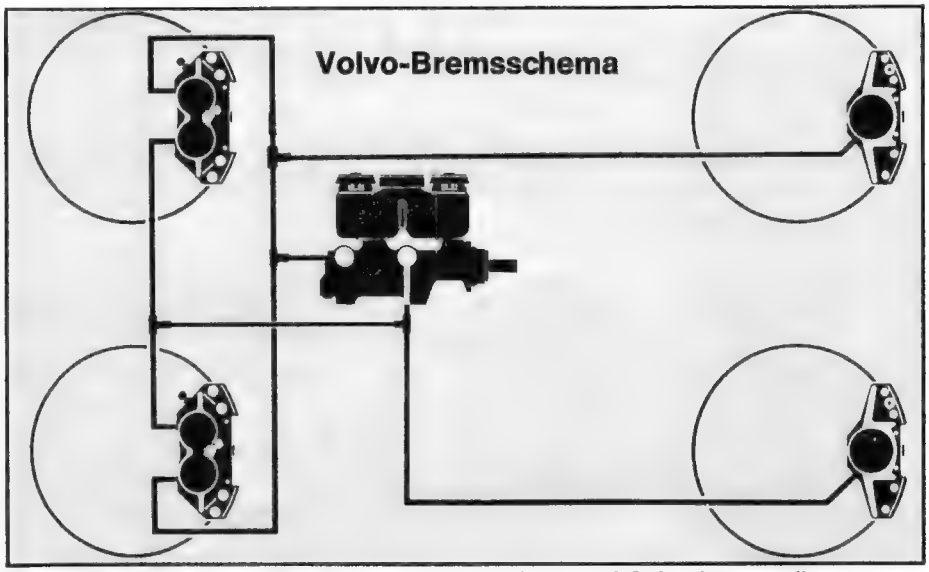
Nordische Kombination: zwei plus eins

Mit einer speziellen Variante des beim BMW untersuchten Systems trat der Testkandidat Volvo 264 DL an. Auch er besitzt an der Vorderachse die Vier-Stempel-Bremssättel für zwei getrennte Hydraulikkreise. Doch zum feinen Unterschied ist hier an jedem der beiden je eine Hinterradbremse angeschlossen. Fällt ein Kreis aus, bleiben beim Volvo also immer drei Bremsen in Tätigkeit.

Daß in einem solchen Fall unsymmetrisch gebremst wird, braucht keineswegs zu beunruhigen. Denn außer einer geringfügig schlechteren Verzögerung ist nichts zu befürchten. Selbst wenn das eine Hinterrad blockiert, kommt der Wagen nicht aus dem Kurs, weil sein ungebremster Nachbar die volle Seitenführungskraft übertragen kann.

Die Messungen bestätigten dann, daß Volvo mit seinem Bremskonzept eine sichere Lösung gefunden hat. Die Leistung der Anlage im Normalzustand darf als sehr gut gelten. Aus 80 km/h genügten 29,6 Meter Bremsweg. Beim Ausfall jeweils eines Kreises verlängerten sich die Wege auf 37,8 und 37,2 Meter. Damit liefert der Volvo zwar keine Bestwerte, aber zumindest doch das geringste durchschnittliche Risiko.

Damit freilich sind die Möglichkeiten eines Ausbaus des Zweikreis-Bremssystems noch nicht erschöpft. Mit existierenden Teilen realisierbar nämlich wäre auch eine Anlage, die vier Scheibenbremsen mit Doppelsätteln aufweist. Dort würden auch bei einem Defekt an der Hydraulik alle vier Bremsen einsatzbereit bleiben. Bislang freilich leistet sich kein Autobauer diesen Aufwand. Denn es läßt sich durchaus bezweifeln, ob die Kosten gerechtfertigt sind und die Komplizierung der Anlage ohne Einfluß auf die Betriebssicherheit bleibt. Die theoretische Superbremse hätte nämlich 49 mögliche Schwachstellen: 16 empfindliche Bremssattel-Manschetten und 33 lösbare Anschlüsse. *cpb*



Volvos Zweikreissystem: Drei Bremsen funktionieren auch bei Leitungsschäden

Die zweite Gefahr: Siedende Bremsflüssigkeit

Neben dem oft mehr theoretischen Risiko eines Leitungsbruchs bedroht hydraulische Bremsanlagen auch die Gefahr einer Überhitzung der Bremsflüssigkeit, die dann im Extremfall (bei Paßabfahrten mit schwerem Caravan beispielsweise) ihren Siedepunkt erreicht, also Dampfblasen bildet und keine Übertragung von Kräften zwischen Pedal und Bremsen mehr zuläßt.

Früher, bei Trommelbremsanlagen trat dieser Zustand nicht ein, weil die Bremsen selbst schon bei geringeren Temperaturen durch Überhitzung langsam ihre Wirkung verloren. Bei den insgesamt wärmefesteren Scheibenbremsen bleibt die Bremswirkung unter Umständen erhalten, bis die Bremsflüssigkeit ihren Siedepunkt überschreitet. Danach fällt die Bremswirkung schlagartig auf Null.

Ausgelöst wird der gefährliche Siedeprozeß immer von den höher belasteten Vorderradbremsen, die bei vielen Systemen dann den Rest der Bremsanlage mit außer Betrieb setzen. Das ist, wie sich jeder vorstellen kann, bei einer Einkreisbremse der Fall. Es tritt jedoch auch immer dann ein, wenn beide Kreise zu den Vorderradbremsen führen.

Anlagen mit Diagonalteilung und auch solche mit Doppelsätteln sind bei siedender Bremsflüssigkeit zum Totalausfall verurteilt.

Allein die sogenannte „Schwarz-Weiß-Teilung" bietet hier einen gewissen Rest an Sicherheit; wenn die Bremsflüssigkeit im vorderen Kreis zum Sieden kommt, stehen wenigstens noch die Hinterradbremsen zur Verfügung. Rennfahrzeuge haben darum vorzugsweise diese Anordnung, und Mercedes bevorzugt sie aus dem gleichen Grund.

Es gibt eine Möglichkeit, das Siederisiko zu mildern. Neue Bremsflüssigkeit kocht erst bei etwa 250 Grad, was selten erreicht wird. Mit zunehmendem Alter der Flüssigkeit sinkt diese Grenze durch steigenden Wassergehalt unter 200 Grad, dann wird es gefährlich. Abhilfe: Bremsflüssigkeit jährlich wechseln.

Bitte nehmen Sie sich Zeit.
Sie kostet nichts.
(Das macht sie wertvoller als Geld.)
Zeit für ein Gespräch.
Oder für ein Selbstgespräch.
Zinn 40 – so macht man sich Gespräche schmackhaft.
Denn Zinn 40 ist ein besonderer Klarer . . .

Zinn 40 – der Klare aus Wein.

Funken und fahren. Und schon sind Sie in Ihrer Garage.

Sie brauchen nur noch auf den Knopf zu drücken.
Vom Auto aus. Dann öffnet oder schließt sich
Ihr Garagentor per Funk. Das ist bequem und sicher.
Das ist Wohnkomfort — nicht nur im Haus.

Der Bosch Garagentor-Antrieb. Funkgesteuert.

Ist einfach zu montieren.
Kann nachträglich an fast alle Schwingtore angebaut werden.
Arbeitet leistungsstark, leise und sicher.
Beleuchtet Ihre Garage vom Öffnen bis zum Schließen.
Bietet Schutz vor unbefugtem Öffnen durch Sicherheitscodierung und Zweifrequenzverfahren.
Funktioniert bei jedem Wetter.

Funken Sie sich in Ihre Garage.

BOSCH

Robert Bosch GmbH
Geschäftsbereich Eisemann
Postfach 2950
7000 Stuttgart 1

Fragen Sie den Bosch-Dienst. Oder senden Sie uns diesen Coupon.

Coupon:

AM

Bitte senden Sie mir kostenlos Informationen über den Bosch Garagentor-Antrieb. Funkgesteuert.

Name: .....

Adresse: .....

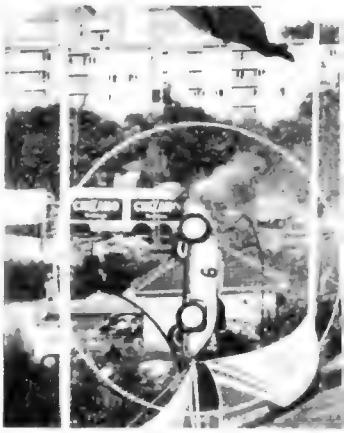
Vor 20 Jahren

auto motor und sport in Heft 20 und 21/1956.

Das außergewöhnlichste Auto des Jahres: ID 19

Wenn ein Autotyp für sich in Anspruch nehmen darf, eine echte Ausnahme zu sein, dann gewiß der neue Citroen. Ungewöhnlich in der Form wie in der Wahl der Mittel, bedeutet er unzweifelhaft einen Griff in die Automobiltechnik von morgen. Dieser Wagen ist in der Konzeption kühner als der kühnste amerikanische Traumwagen — ja, er ist in mehr als einer Hinsicht die Ehrenrettung des europäischen Automobilbaues überhaupt: Er übertrifft in der Federung jeden amerikanischen Wagen, er hat eine Straßenlage, von der amerikanische Konstrukteure allenfalls träumen, sein Sitzkomfort erreicht die besten Vorbilder, die Einfachheit seiner Bedienung ist genauso groß wie die amerikanischer Wagen, ohne daß man das durch Unwirtschaftlichkeit erkaufen müßte, und fertigungstechnisch reißt er das Tor zu Möglichkeiten auf, wie sie noch nicht einmal die kühnsten USA-Stylisten wagten. Es gibt für ihn als Gesamtes auf dem europäischen Markt nichts Vergleichbares, und erst recht nicht jenseits des Ozeans.
Wir wollen sehen, wie sich die Öffentlichkeit in fünf Jahren zum ID 19 stellt, in jenen fünf Jahren, in denen das Auto Gebrauchsgegenstand und untergeordnetes Glied des Gesamtstraßenverkehrs sein wird, und Höchstgeschwindigkeit wie Auspuffton zur Farce werden dürften.

Test Citroen ID 19



Von Frankenbergs phantastisc

Die Wagenheizungen werden von Jahr zu Jahr wirksamer. In der Übergangszeit dosiert man unbeabsichtigt oft zu stark und vergißt, rechtzeitig wieder die Warmluftzufuhr zu drosseln. Bei Langstreckenfahrten gibt es dagegen eigentlich nur ein Mittel: ein Innenthermometer.

Ist man im Wagen warm geworden, so reduziere man nicht die Heizung, sondern lasse die Warmluftklappe ruhig offen und sorge nur für genügend Frischluftzufuhr.

Wichtig ist, daß man die Frühsymptome einer beginnenden Ermüdung kennt und rechtzeitig registriert: Frösteln trotz ausreichender Innentemperatur, Trockenheit im Munde und Durstgefühl, Gähnen und Lidschwere, Wärmegefühl trotz abgestellter Heizung, tanzende Rücklichter auf ebener Fahrbahn vorausfahrender Wagen und das Gefühl, auf einmal schlechter zu kuppeln und zu schalten.

Stellen sich aber schon die Spätzeichen der beginnenden Ermüdung ein (plötzliches Zurücksinken des Kopfes in den Nacken, kurze geistige Abwesenheit trotz offengehaltenen Augen mit nachfolgendem Erschrecken, übermächtiger Wunsch zu schlafen, plötzlicher Schweißausbruch kombiniert mit Herzklopfen bei unverhofften Gefahrenmomenten), dann ist es allerhöchste Zeit, in den nächsten Feldweg zu biegen und eine Pause einzulegen.

Die Müdigkeit am Steuer

Werbung anno 1956

Ohne irgendeine Warnung oder ein Anzeichen von Schleudern wurde der Wagen von Frankenbergs aus der Nordkurve getragen, und zwar an der im kleinen Kreis bezeichneten Stelle, an der noch die Spur des rechten Vorderrades zu sehen ist. Das Fahrzeug flog dann in etwa zwei bis drei Meter Höhe über die Kurvenkante hinaus und überschlug sich. Dabei zeigte sich schon eine leichte Rauchentwicklung (siehe großer Kreis). Von Frankenberg löst sich auf unserem Bild gerade von dem Porsche, der schließlich im Fahrerlager aufschlug und unter starker Qualmentwicklung verbrannte.

Frankenbergs Sturz beim Avus-Rennen

r Sturz auf der Berliner Avus

Kurztest

Audi 80 LS

Reifegrad

Neue Audi 80-Baureihe mit Verbesserungen an Karosserie und Ausstattung.

Schon bald nach seiner Vorstellung im Sommer 1972 erwies sich der fortschrittlich konzipierte Audi 80 für Wolfsburgs Ingolstädter Tochterunternehmen als Volltreffer. Denn er füllte nicht nur zügig die Auftragsbücher der Bayern, sondern wurde gleichzeitig für die damals arg angeschlagene norddeutsche Mutter zum Retter in höchster Not: Im Schnellverfahren mit einem Schrägheck versehen, sorgte er schon knapp ein Jahr später als Passat für frischen Wind im Volkswagenwerk. Mittlerweile ist der Audi 80 rund 700 000mal von den Ingolstädter Montagebändern gerollt, und damit er auch weiterhin genügend Käufer findet, wurde er jetzt zum Modelljahr 1977 einer kosmetischen Verjüngungskur unterzogen.

Dabei wurde gleich zweierlei erreicht: Zum einen gelang eine dezente, aber unübersehbare Anpassung an den neuen Audi 100, zum anderen unterscheidet sich der neue Audi 80 nun wesentlich deutlicher vom Schwestermodell Passat als bisher. Darin äußert sich die neue Wolfsburger Strategie, nach der die Eigenständigkeit der Marke Audi innerhalb des VW-Konzerns künftig stärker betont werden soll.

Rechteckscheinwerfer und ein breitgezogener Kühlergrill kennzeichnen die Frontpartie des neuen Audi 80.

Karosserie: Aufwertung außen und innen

Daß diese deutliche Differenzierung mit relativ bescheidenen Mitteln gelang, spricht für das Geschick der In-

Fotos: Seufert

golstädter Stylisten. Unter Beibehaltung der wesentlichen (und damit kostspieligen) Karosserieteile wurde sie vor allem durch einen neuen, sich bis in die Seitenteile fortsetzenden Kühlergrill und Rechteckscheinwerfer mit integrierten Blinkleuchten erreicht.

Durch diese betont horizontale Gliederung wirkt der neue Audi 80 breiter und auf vorteilhafte Weise wuchtiger als das mit Rundscheinwerfern ausgestattete Vorgängermodell. Gleiches gilt für die Heckpartie, wo erheblich vergrößerte Schlußleuchten ebenfalls den Eindruck von „mehr Auto" entstehen lassen. Auch die neuen gummibelegten Stoßstangen, die fast bis zu den Radausschnitten herumgezogen sind, tragen zum ausgewogenen Gesamtbild bei.

Im Innenraum gibt es ebenfalls einige vorteilhafte Veränderungen. So wurden

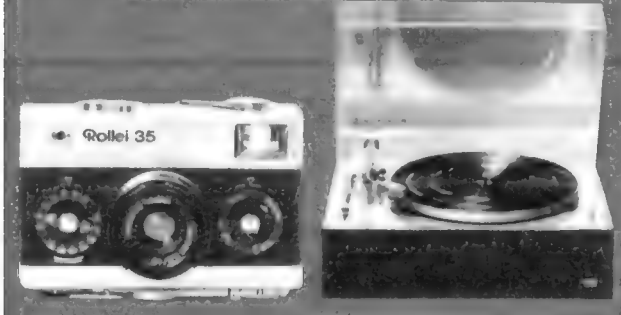
Völlig neu gestaltet wurden die Tür- und Seitenverkleidungen.

die Seitenverkleidungen völlig neu gestaltet, das Lenkrad erhielt eine griffige Ummantelung (ab L-Ausstattung), das Schwarz der Armaturenbrett-Verkleidung wich einem freundlicheren Braun und die antiquierte Holzimitation am Armaturenbrett wurde verbannt.

Außerdem wurde die beim alten Audi 80 zu beobachtende Geschwindigkeitsabhängigkeit der Heizung weitgehend beseitigt. Temperatur- und Luftverteilung werden jetzt mit bequem erreichbaren Schiebehebeln eingestellt, die drei Stufen des Gebläses mit einem kleinen Drehknopf betätigt.

Die Ausstattung geriet insgesamt komfortabler und bietet eine breite Palette von Wahlmöglichkeiten. Bereits das Standardmodell weist serienmäßig Details auf, die bisher der L-Ausstattung vorbehalten waren – so beispiels-

Können Sie es sich leisten woanders zu kaufen?



ROLLEI 35
mit 3,5-Tessar, einschl. Beutel 276,–

Neu: MINOLTA XE-5
autom. und elektron. Belicht. mit Rokkor 1,7/50 696,–

Weitere Preisknüller finden Sie in unserem Preiskatalog. Fotofreunde schreiben an

Hansa-Foto, Abt. P7, Hansaring 91, 5000 Köln 1

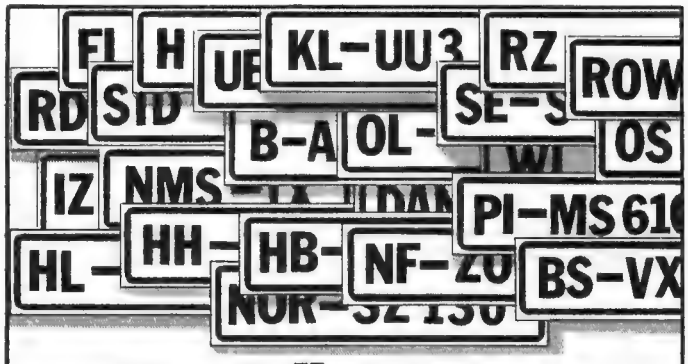
BRAUN PS 500 si
Testurteil: „sehr gut": HiFi-Plattenspieler, kompl. mit Shure M 75 MG II 498,–
mit Shure M 75 elypt. 548,–

AKAI X 201 D
Tonbandmaschine, 3 Mot. 678,–

PIONEER SX 737
HiFi-Receiver, 2 x 50 W sin 898,–

Saturn HIFI-Studios, Abt. 70, Hansaring 91, 5000 Köln 1

HANSA FOTO
SATURN
HiFi-Studios · führend in Europa

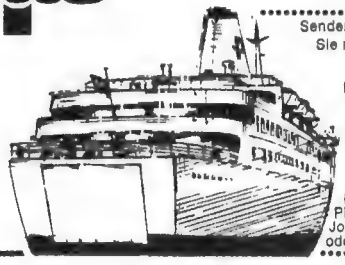


Die Glücklichen

Norddeutschlands Autofahrer haben es besser. Seit 10 Jahren liegt das letzte große unbekannte Reiseland Europas in ihrem Nahverkehrsbereich. Denn seit 10 Jahren schließen die luxuriösen Hochseefähren der Prinzenlinien das englische und das norddeutsche Straßennetz aneinander. Feiern Sie das Jubiläum mit einer Englandreise zum Jubilaums-Preis: Für DM 75,– bringen wir Ihren PKW nach England und zurück, egal, ob es eine Ente oder ein Rolls Royce ist. Bedingung: Ihr PKW muß 3 lt. Tarif zahlende Insassen haben.

TÄGLICH AB HAMBURG ODER BREMERHAVEN NACH HARWICH

PRINZENLINIEN
Hamburg (0 40) 31 24 21/22
Bremen (04 21) 31 49 70 und 31 49 81



COUPON

Senden Sie mir bitte kostenlos weitere Informationen

Name: _____

Ort: _____

Straße: _____

Bitte ausschneiden und einsenden an PRINZENLINIEN, Abt. AS Johannisbollwerk 6-8, 2000 Hamburg 11, oder Martinistr. 58, 2800 Bremen 1

weise Automatikgurte, verstellbare Kopfstützen, Wisch/Wasch-Automatik mit Intervallstufe, heizbare Heckscheibe, drei Dachhaltegriffe und Teppichboden.

Bei den Varianten L und GL wird die Ausstattung durch Zierblenden an den Radausschnitten und am Auspuff, durch zusätzliche Instrumente, durch bronzegetönte Rundumverglasung und einen Bodenbelag in Velours-Qualität angereichert. Beim Spitzenmodell GTE sind darüber hinaus Verbundglasfrontscheibe, Bugspoiler und HR-Reifen im serienmäßigen Lieferumfang enthalten.

Unverändert blieben naturgemäß die für die Klasse großzügigen Platzverhältnisse im Innen- und Kofferraum, die einwandfreie Sitzposition und die gute Übersichtlichkeit. Dank der praxisgerechten Anordnung aller Schalter und Hebel, der leichtgängigen Lenkung und der exakten Schaltung ist der neue Audi 80 genauso mühelos zu bedienen wie sein Vorgänger.

Motor: lebhaft und sparsam

Wenig Mühe haben auch die Motoren mit dem leichtgewichtigen Auto. Schon das Basis-Triebwerk mit 1,3 Liter Hubraum und 55 PS verhilft dem nur 880 kg wiegenden Audi 80 zu ansprechenden Fahrleistungen. Noch leichter tun sich natürlich die 1600er-Maschinen, die mit 75 und 85 PS zu haben sind und ebenso wie der 1300er mit Normalbenzin auskommen. Nur der 9,5:1 verdichtete, 110 PS starke Einspritzmotor des GTE braucht Super.

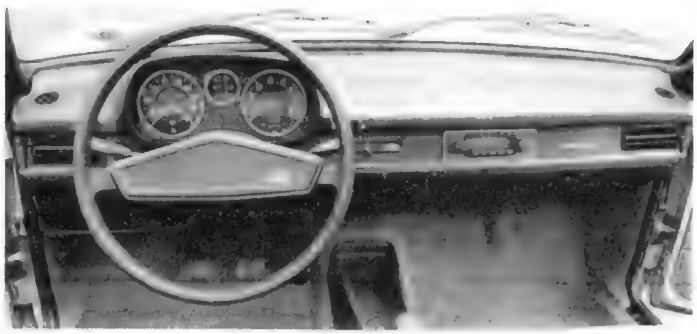
Der im Testwagen eingebaute 75 PS-Motor brauchte 12,5 Sekunden für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h und schaffte den Kilometer mit stehendem Start in 34,4 Sekunden. Das sind Werte, die in dieser Klasse ebenso klar in der Spitzengruppe rangieren wie die Höchstgeschwindigkeit mit 163,6 km/h.

Dabei vermittelt der drehfreudige und spontan auf Gaspedalbewegungen reagierende Vierzylinder auch subjektiv den Eindruck lebhaften Temperaments, zumal bereits bei niedrigen Drehzahlen gutes Durchzugsvermögen vorhanden ist. Allerdings ist der Motor insgesamt recht laut, und oberhalb von 4000/min treten Brummfrequenzen auf, die besonders auf längeren Strecken lästig werden.

Im Benzinverbrauch zeigte sich das mit 8,2:1 relativ niedrig verdichtete Triebwerk ausgesprochen genügsam. Das läßt nicht nur auf eine korrekte Gemischaufbereitung schließen, sondern ist in hohem Maße das Verdienst des bei Audi konsequent betriebenen Leichtbaus und einer guten Karosserie-Aerodynamik. Durchschnittlich benötigte der Testwagen 10,5 L/100 km – im Verhältnis zu den guten Fahrleistungen ein sehr günstiger Wert, der selbst mit dem bescheidenen Tankinhalt von 45 Litern noch einen akzeptablen Aktionsradius ermöglicht.

Fahrwerk: sicher und komfortabel

Das Fahrwerk wurde ohne Änderungen vom Vorgängermodell übernommen. Es verhilft dem Audi 80 zu sicheren, unproblematischen Fahreigen-



Die weit um die Wagenecken herumgezogenen Stoßstangen sind serienmäßig mit Gummi belegt. Große Schlußleuchten sorgen für eine optische Aufwertung der Heckansicht. Am Armaturenbrett wurde die frühere Holzimitation durch genarbtes Kunstleder ersetzt, Heizung und Lüftung werden jetzt mit Schiebehebeln betätigt. Die Ablesbarkeit der Instrumente wird durch einen reflektierenden Zierstreifen beeinträchtigt.

Zum Vergleich	Audi 80 LS	Fiat 131 S 1600	Ford Taunus 1.6 GL	Opel 1.6 S Ascona*	VW Passat LS
Hubraum cm³	1588	1585	1593	1584	1588
Leistung PS bei 1/min	75/5600	75/5200	72/5000	75/5000	75/5800
Testverbr. L/100 km	10,5 N	10,8	11,2	11,3	10,6 N
Preis viertürig	12 885,–	11 820,–	13 270,–	11 655,–	12 405,–
Beschleunigung in s					
0– 60 km/h	5,0	5,3	5,4	5,4	5,3
0– 80 km/h	8,2	8,6	9,0	8,5	8,4
0–100 km/h	12,5	13,5	14,2	13,3	12,8
0–120 km/h	18,4	20,2	22,7	20,1	19,1
0–140 km/h	29,9	34,1	43,3	32,2	30,5
1 km mit stehendem Start	34,4	35,5	36,1	35,2	34,5
Höchstgeschwindigkeit km/h	163,6	157,9	154,5	160,7	165,1

* wird in dieser Ausführung nicht mehr geliefert.

DFS · R D 1A/2/76

Neu. PEUGEOT 104-Programm:

Mehr PS, serienmäßig 4 Türen und Super-Heckklappe.

Die neue Limousinen-Generation ist startbereit.

Mit dem neuen PEUGEOT 104-Programm gilt in der sogenannten »Kompakt-Klasse« ein neuer Maßstab. Jetzt sind viele kleine Wagen überholt, die nur mit dem allernötigsten ausgerüstet sind, die man mehr aus Verlegenheit als »Kompakt-Wagen« bezeichnet. Überholt durch die technisch aufwendigen, überdurchschnittlich sicheren 104-Modelle. Überholt durch erstklassige Fahr-Kultur und eine reichhaltige Ausstattung, die viele andere nur in teuren Extra-Paketen anbieten.

Das PEUGEOT 104-Programm repräsentiert ein neues Niveau in der Kompakt-Klasse – daran wird sich in Zukunft jeder andere messen lassen müssen.

Testen Sie das neue PEUGEOT 104-Programm. Bei Ihrem PEUGEOT-Händler.

104 GL: 954 ccm · 44 DIN PS (32 kW) · 135 km/h · Normalbenzin · 4 Türen · große Heckklappe.

104 GL 6 und 104 SL (Abbildung): 1124 ccm · 57 DIN PS (42 kW) · 145 km/h · 4 Türen · große Heckklappe.

104 ZS: 1124 ccm · 66 DIN PS (49 kW) · 155 km/h · 2 Türen · große Heckklappe.

In der BRD: Jahresgarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Weitere Informationen von Ihrem PEUGEOT-Händler oder von
PEUGEOT AUTOMOBILE DEUTSCHLAND GMBH
Postfach 537, 6600 Saarbrücken

Das Zeichen für Automobil-Verstand

PEUGEOT

schaften – auch auf winterlich glatter Bahn. In Kurven ist eine nur schwache Untersteuerneigung zu registrieren, und Lastwechselreaktionen (bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve) treten praktisch nicht auf. Der Geradeauslauf ist tadellos, das Bremsverhalten dank negativem Lenkrollradius spurtreu.

Dabei bietet der Audi 80 trotz seines geringen Gewichts ein ansprechendes Komfortverhalten. Nur auf kurzen, ausgeprägten Querrillen gerät der Aufbau leicht ins Stuckern. Doch nimmt diese Stuckerneigung, soweit sie von der Hinterachse ausgeht, mit wachsender Belastung jedoch spürbar ab.

So präsentiert sich auch die Zweit-Auflage des Ingolstädter Bestsellers als ein vernünftiges, gebrauchstüchtiges und wirtschaftliches Automobil. Da es durch die Überarbeitung an Attraktivität deutlich gewonnen hat, steht einem weiteren Verkaufserfolg nichts im Wege.

Helmut Eicker

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 79,5 x 80 mm, Hubraum 1588 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,2:1, Leistung 55,2 kW (75 PS) bei 5600/min, spezifische Leistung 34,7 kW/L (47,2 PS/L), maximales Drehmoment 118,7 Nm (12,1 mkg) bei 3200/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5600/min) 14,9 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3550/min) 9,5 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Zahnriemen, über Tassenstößel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 6,2 L, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 3 L, 1 Solex Fallstromvergaser 35 PDSIT, mechanische Benzinpumpe, 45 L-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 36 Ah, Drehstromlichtmaschine 490 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,45, II. 1,94, III. 1,29, IV. 0,909, R. 3,166, Achsantrieb 4,111, Ölinhalt Getriebe und Differential 2 L.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Federbeinen, Stabilisator, hinten Torsionskurbelachse mit Federbeinen und Panhardstab, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 20,2:1, hydraulische Fußbremse, Diagonal-Zweikreissystem, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4½ J x 13, Gürtelreifen Michelin zX 155 SR 13, Luftdruck vorn und hinten 1,7 atü.

ABMESSUNGEN

Radstand 2470 mm, Spur 1340/1335 mm, Außenmaße 4245 x 1600 x 1360 mm, Innenbreite vorn 1370 mm, hinten 1360 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 920 mm, hinten 860 mm, Sitztiefe vorn 480 mm, hinten 480 mm, Normknieraum 160 mm, Knieraum hinten 100–270 mm, Wendekreis links 10,5 m, rechts 10,9 m, 3¾ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 380 L.

GEWICHTE

Eigengewicht (vollgetankt) 880 kg, davon Vorderachse 540 kg, Hinterachse 340 kg, Gewichtsverteilung 61:39, zulässiges Gesamtgewicht 1300 kg, Zuladung 420 kg, Personenindexzahl 4,7, zulässige Anhängelast gebremst 1000 kg, ungebremst 450 kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 62,7 kW/t (11,7 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 45,2 kW/t (16,2 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (entsprechende Drehzahl 5850/min)	163,6 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeit, vollgetankt, 2 Personen)

0– 40 km/h	2,8 s
0– 60 km/h	5,0 s
0– 80 km/h	8,2 s
0–100 km/h	12,5 s
0–120 km/h	18,4 s
0–140 km/h	29,9 s
1 km mit stehendem Start	34,4 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)

40– 60 km/h	6,1 s
40– 80 km/h	12,1 s
40–100 km/h	18,2 s
40–120 km/h	26,0 s
40–140 km/h	37,2 s
1 km ab 40 km/h	37,4 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 48 km/h
II. Gang	9 bis 85 km/h
III. Gang	19 bis 128 km/h
IV. Gang	35 bis 180 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCHE

Leerlauf im Stand	53 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	66 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	71 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	73 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	78 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin	10,5 L/100 km

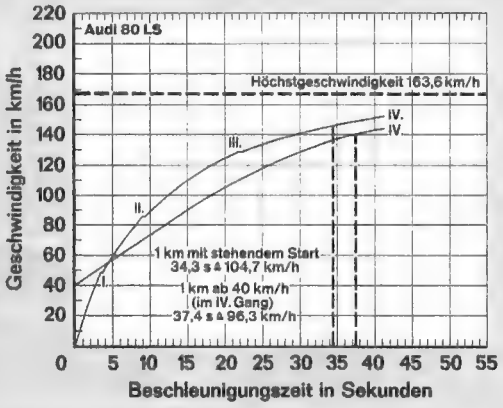
WARTUNG

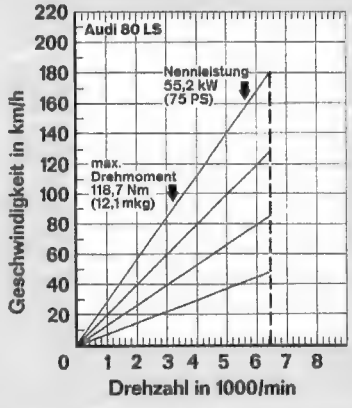
Inspektion	alle 15 000 km
Ölwechsel	alle 7 500 km

RICHTPREIS

Limousine zweitürig 80 LS	DM 12 360,–
Limousine viertürig 80 LS	DM 12 885,–

Hersteller: Audi NSU Auto Union AG. Ingolstadt.





»Ich trinke Jägermeister, weil ich damit meinen Erfolg bei Gaby schon in der Flasche habe.«
Jägermeister
Jägermeister. Einer für alle.

Tiefkühlkost

Welches Öl ist im Winter am besten?

Von Clauspeter Becker

Im Winter hat man – wenigstens in unseren Gegenden – im allgemeinen keine besonderen Vorsichtsmaßregeln zu treffen, denn Öl friert erst bei minus 15 Grad Celsius. Mit diesem Rat entließ 1919 ein Handbuch für Automobilisten und Motorradfahrer, betitelt „Ohne Chauffeur", seine Leser in die kalte Jahreszeit.

Obwohl sich seither die Motorenöle erheblich zu ihrem Vorteil verändert haben, wagt keine der heutigen Betriebsanleitungen, den Autofahrer so unbekümmert in den Winter zu schikken. Fast immer läßt sich dort dem Sinn nach folgender Satz finden: „Nehmen Sie rechtzeitig vor Beginn der kalten Jahreszeit einen Ölwechsel vor."

Die pauschale Empfehlung, mit frischem Öl in den Winter zu starten, läßt sich heute nicht mehr unbedingt mit der Notwendigkeit einer dünnflüssigen Schmiermittelsorte begründen. Mehrbereichsöle mit großer Spannweite genügen inzwischen wirklich für die in unseren Breiten üblichen Temperaturen.

Dickes Öl wird im Winter zur Margarine

Maßgeblich für die Wechsel-Empfehlung ist wohl eher die Tatsache, daß der Winterbetrieb weit höhere Anforderungen und Belastungen mit sich bringt als die thermisch ausgeglichenere Fahrerei im Sommer. Frisches Öl kann diese Aufgaben gewissermaßen mit einer größeren Reserve angehen. Das klassische Winterproblem des Schmieröls ist natürlich auch heute noch die Kälte. Die Viskosität der handelsüblichen Mineralöle verändert sich mit der Temperatur. Je kälter es ist, desto dickflüssiger werden sie. Diesem Effekt begegnen manche notorischen Anhänger preiswerter Einbereichsöle mit bedenklicher Leichtfertigkeit.

Die eiskalte Wirklichkeit sieht nämlich folgendermaßen aus:

- Einbereichsöle der SAE-Klasse 30 erreichen ihren Stockpunkt bei minus 5 Grad
- Einbereichsöle der SAE-Klasse 20 erreichen ihren Stockpunkt bei minus 16 Grad. ▷

Wer im Herbst routinemäßig sein Öl wechselt, sollte gleich die richtige Sorte für den Winter wählen

84 mm Tabakgeschmack
PALL MALL - filterfrei
Länger im Tabak. Größer im Geschmack.

PALL MALL American Blend
ist in der ganzen Welt berühmt
geworden durch ihre charaktervolle
Mischung aus Virginia, Burley
und Orient.
Neuer Preis: 20 Stück DM 2,40
im Tabak-Fachhandel.

Kondensat 29 mg Nikotin 1,7 mg (Durchschnittswerte nach DIN)

Öl im Winter

Was der Motor bei diesen Temperaturen und solchen Schmiermitteln in seiner Ölwanne vorfindet, hat die Konsistenz von Margarine. Das ist kein sonderlich geeigneter Stoff, wie jedermann erkennen mag, um schnellaufende Motoren zuverlässig zu schmieren.

Wann immer das Öl stockt, wird in vielen Fällen zwar die elektrische Anlage Erbarmen mit dem Triebwerk zeigen: Der Anlasser bekommt aus der kältegeschwächten Batterie nicht genug Strom, um die von steifem Öl gehemmte Kurbelwelle ausreichend schnell durchzudrehen. Der Motor springt nicht an.

Gelingt der Start dennoch, so geraten die Lagerstellen in höchste Gefahr, sie arbeiten bis zur ausreichenden Erwärmung des Öls im Notlaufzustand. Das führt zwar nicht augenblicklich zu einem lehrreichen Schaden, setzt aber unweigerlich den Verschleiß in besonders hohem Maße herauf.

Dennoch ist auch ein dünnes Einbereichsöl kein brauchbarer Ausweg aus der Margarine-Misere. Niedrige Viskosität nämlich schafft Probleme am anderen Ende der Temperaturskala. Bei starker Erwärmung wird solches Öl zu dünn und kann dann ebenfalls seinen Aufgaben nicht mehr nachkommen.

Wer kein Ölthermometer im Wagen hat, ist leicht geneigt zu vermuten, daß die Kälte des Winters ein Aufkommen hoher Öltemperaturen ohnehin nachhaltig verhindert. Aber diese Illusion wird von der Praxis widerlegt. Denn in Wirklichkeit bestimmt nicht die Außentemperatur, sondern weitgehend die Umgebungstemperatur im Motorraum, wie heiß das Öl tatsächlich wird. Als Faustregel kann gelten, daß die Öltemperatur selbst bei strenger Kälte während scharfer Autobahnfahrten um nicht mehr als 15 Grad unter den Spitzenwerten des Sommers liegt.

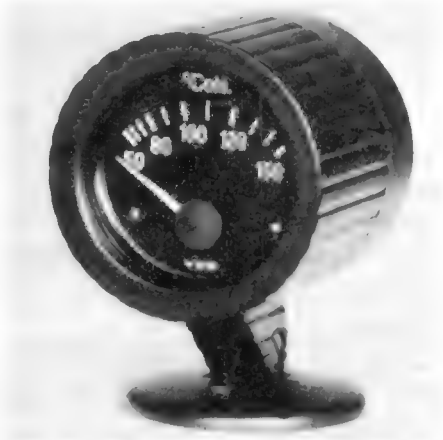
Ausgesprochen zurückhaltend aber sind moderne Motoren in bezug auf ihre Öltemperatur nicht: 140 bis 150 Grad bei heißem Wetter sind längst keine Seltenheit mehr. Diese Werte sind in Zusammenarbeit mit dünnen Einbereichsölen gefährlich und auch im Winter riskant, denn die oberen Grenzwerte für solche Schmiermittel liegen gar nicht so besonders hoch:

- Einbereichsöl SAE 30 maximal 120 Grad in der Ölwanne
- Einbereichsöl SAE 20 maximal 100 Grad in der Ölwanne
- Einbereichsöl SAE 10 maximal 80 Grad in der Ölwanne

Mehrbereichsöl im Winter fast unerläßlich

Die oberen und unteren Grenzwerte zeigen, daß Einbereichsöle für den Sommerbetrieb unter Umständen durchaus genügen können. Im Winter hingegen ist solches Öl nach alter Machart zumindest problematisch. Es führt entweder zu verschlechtertem Kaltstart, verbunden mit höherem Verschleiß. Oder es verlangt Abstinenz von hohem Dauertempo.

Unter diesem Aspekt freilich kann ein kostengünstiges Öl der Spezifikation 20 W 20 durchaus erwägenswert sein. Es gestattet, wegen seiner verbesserten Wintereigenschaften, risikofreie Starts bei minus 20 Grad. Seine zu geringe Viskosität bei hohen Öltemperaturen aber können zumindest jene verschmerzen, die im Winter nicht mit Höchstgeschwindigkeit fahren wollen.



Ölthermometer: auch im Winter nützlich

Dennoch sind Mehrbereichsöle für die kalte Jahreszeit die eindeutig bessere Lösung. Diesen Schmiermitteln dient als Basis ein dünnflüssiges Grundöl, dessen Viskosität jeweils der ersten Zahl entspricht: 10 also bei 10 W 30. Zur Verbesserung der Viskosität bei steigenden Temperaturen sind diesen Ölen Kohlenwasserstoffe mit sehr langer Molekülkette zugesetzt, die eine ganz sonderbare Eigenschaft zeigen. Sie sind bei geringer Temperatur aufgewickelt und strecken sich bei zunehmender Wärme. Durch diesen Effekt verdicken sie das Öl. Die Ölexperten selbst sagen: „Das ist so ähnlich wie bei einer Nudelsuppe."

Der Trick mit den sogenannten Viskositätsverbesserern gestattet nun die Produktion fast idealer Öle: dünnflüssig bei Kälte und nicht zu dünn bei hohen Temperaturen.

So betrachtet müßte also das landläufige Mehrbereichsöl der SAE-Spezifikation 10 W 30 ein optimales Winteröl für alle Bedingungen sein, zumal diese Sorte oft auch sehr preiswert im Handel und sogar in manchen Werkstätten zu haben ist.

Leider sind auch hier die Dinge in der Wirklichkeit nicht ganz so ideal wie in der Theorie. Denn die Viskositätsverbesserer unterliegen einem gewissen Verschleiß.

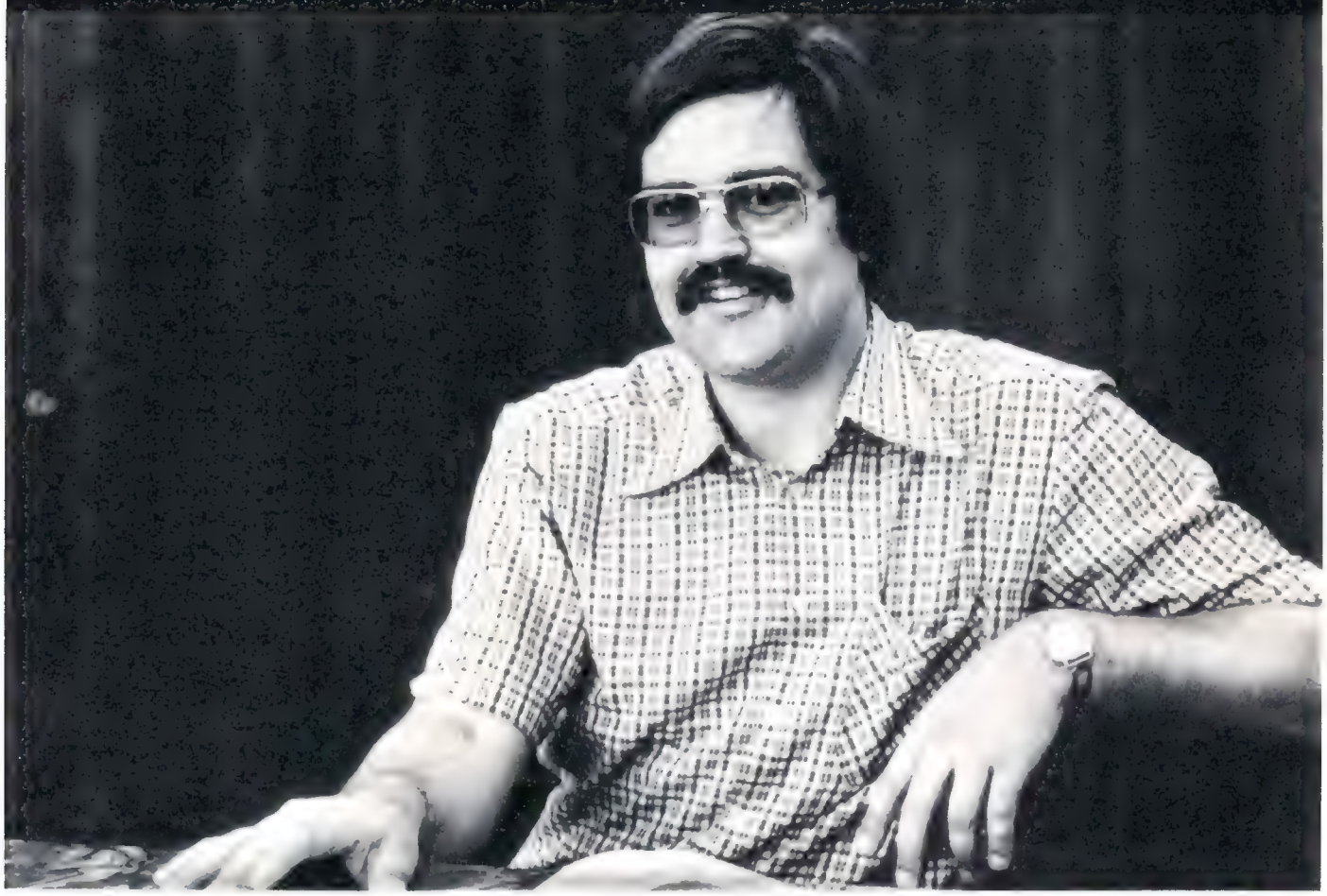
Das senkt mit der Zeit den zweiten Wert der SAE-Spezifikation ab. Aus einem Öl der Sorte 10 W 30 kann also durchaus so etwas wie 10 W 20 werden. Damit sind die Sicherheitsreserven im heißen Bereich spürbar abgebaut. Wer also auch im Winter konsequent und lange schnell fahren will, ist mit 10 W 30 nicht immer bestens bedient.

Häufig wechseln oder teures Öl nehmen?

Zumindest in forsch gefahrenen Motoren sollte ein Öl der Sorte 10 W 30 nicht zu alt werden. Aber ein häufigerer Wechsel, als dies die Betriebsanleitung empfiehlt, kann wintertags ohnehin nicht schaden, da Ölverdünnung und stärkere Säureabscheidungen in dieser Zeit vermehrt Schmiermitteln und Triebwerksteilen zusetzen. Besonders wenn zwischendrin viel Kurzstreckenbetrieb anliegt, sind kurze Wechselintervalle empfehlenswert. Die Ausgaben hierfür senkt das preiswertere 10 W 30 merklich.

Schnelle Langstreckenfahrer freilich kommen schwerlich umhin, auch im Winter auf hochwertige Mehrbereichsöle zurückzugreifen. Sie können sich zwar das häufigere Ölwechseln sparen. Die nötige Sicherheit bei hohen Temperaturen ist jedoch nur durch die Endzahl 40 oder besser noch 50 gewährleistet. Die neue Sorte 15 W 50 schafft hier bei kaltem und heißem Öl zweifellos die besten Voraussetzungen. Mit 20 W 50 freilich ist der Motor fast immer auch bestens bedient, namentlich, wenn er in einer Garage übernachten darf.

Warum CDU wählen:



Heinz-Günter Siepenkothen, 25, Versicherungskaufmann, 4000 Düsseldorf

„...weil die CDU die bessere Wirtschaftspolitik macht."

CDU
sicher
sozial
und frei

Würzig. Kräftig. Voll.

Würzig im Geschmack. Kräftig im Tabak. Voll im Genuß.
Schwarze Hand von Roth-Händle.
Linke Hand & Rechte Hand & Schwarze Hand.

Dreihändig drehen schmeckt. Echt.

Computer-Aktion

Was ist mein Auto eigentlich wert – diese Frage, die sich jeder Autobesitzer spätestens dann stellt, wenn er seinen Wagen verkaufen möchte, hilft die auto motor und sport-Computer-Aktion zum zweiten Mal in diesem Jahr beantworten. Gegenüber der ersten Computer-Aktion im Frühjahr 1976 (Heft 6) wurden etliche Verbesserungen vorgenommen: So ist der Fragebogen, den die Firma Time Sharing Telecomputer in Essen entwickelte, erheblich erweitert worden, um eine noch exaktere Beschreibung des betreffenden Autos und damit eine ganz individuelle Preisschätzung zu ermöglichen. Zudem wurden in den Computer zahlreiche zusätzliche Informationen eingespeichert, so daß nun nach neuesten Daten 840 verschiedene Automobile ab Baujahr 1966 bewertet werden können. Der vom Computer ermittelte Preis ist jener Preis, den ein Händler im Durchschnitt zahlt, wenn er beim Kauf eines Autos den Gebrauchtwagen in Zahlung nimmt – er enthält also bereits die Mehrwertsteuer. Ein realistisches Schätzergebnis kann freilich nur dann herauskommen, wenn Sie, lieber Leser, beim Ausfüllen des Fragebogens folgende Punkte beachten: Der Bogen muß unbedingt vollständig ausgefüllt und unterschrieben werden, weil der Computer lückenhaft ausgefüllte Bögen auch unvollständig ausdruckt und keinen Preis nennt. Zusätzliche Angaben zum Auto können nicht berücksichtigt werden. Weiterhin ist es notwendig, den Wagentyp genauso exakt anzugeben, wie er in der Aufstellung der bewertbaren Autos aufgeführt ist. Die Liste der Autos, die vom Computer geschätzt werden können, finden Sie auf den folgenden Seiten.

Auto-Bewertung

n Zusammenarbeit mit Time Sharing Telecomputer, Essen.

auto motor sport
Computer-Aktion

Füllen Sie den Fragebogen bitte **vollständig und ehrlich** aus und kreuzen Sie zutreffendes Kästchen an, Beispiel ☒

1. Fahrzeugtyp – bitte genauen Wortlaut aus der Liste auf den folgenden Seiten nehmen.

2. Türenzahl
   2 | 3 | 4 | 5

3. Motorleistung
   ___ PS

4. Datum der ersten Zulassung
   Monat ___ Jahr 1 9 ___

5. Gesamt-km-Stand
   ___

6. Anzahl der Vorbesitzer
   ___

7. Nächste TÜV-Untersuchung
   Monat ___ Jahr 1 9 ___

8. Zustand des Wagens

01	Unfallfrei	11	Leichter Unfall	21	Schwerer Unfall
02	Keine Beulen	12	Kleine Beulen	22	Große Beulen
03	Rostfrei	13	Stellenweise durchgerostet	23	Tragende Teile durchgerostet
04	Chromteile einwandfrei	14	Chromteile angerostet	24	Chromteile stark verrostet
05	Lack einwandfrei	15	Lack stellenweise beschädigt	25	Lack stark beschädigt
06	Gürtelreifen	16	Diagonalreifen	26	Runderneuerte Reifen
07	Reifenzustand über 90%	17	Reifenzustand über 50%	27	Reifen unter 3 mm Profiltiefe
08	Wartung durch Vertragswerkstatt	18	Wartung durch freie Werkstatt	28	Selbst gewartet

Reparaturen in den letzten 6 Monaten (keine Unfallreparaturen) für:

09	0 bis 100 DM	19	100 bis 300 DM	29	über 300 DM

31 Neue Lackierung — Alter der neuen Lackierung ..... Jahre

32 AT-Maschine — km-Leistung der AT-Maschine ..... km

9. Zubehör (Falls nicht serienmäßig)

1	Automatisches Getriebe	2	Schiebedach	3	Servolenkung
4	SR/TS/TARGA AUSST.	5	Automatikgurte	6	Unterbodenschutz
7	Hohlraumversiegelung	8	Radio	9	Winterreifen

10 Sonst. Zubehör im Wert von ..... DM

10. Name ___ Vorname ___

11. Straße ___ Nr. ___

12. Postleitzahl ___ 13. Wohnort ___

14. Amtl. Kennzeichen ___ – ___ 15. Fahrgestell-Nr. ___

Datum _____ Unterschrift _____

Senden Sie bitte den Fragebogen an auto motor und sport, Kennwort Computer-Auto-Bewertung, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1042. Die **Schutzgebühr** für die Teilnahme beträgt sieben Mark. Überweisen Sie den Betrag auf das Konto des Verlages Nr. 9032423 bei der Dresdner Bank, Stuttgart, oder Nr. 534-708 beim Postscheckamt Stuttgart. Um Zeit und Geld zu sparen, können Sie Ihrem Fragebogen auch einen **Verrechnungsscheck** beilegen. Achten Sie bitte darauf, Einzahlungsbeleg und Fragebogen zusammen einzusenden. Ohne Zahlungsnachweis kann Ihr Fragebogen nicht bearbeitet werden. Etwa zwei Wochen nach Eingang Ihrer Unterlagen erhalten Sie ein **Computer-Schätzzertifikat.**

▷

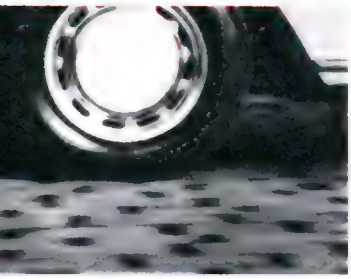
Schätzung ohne Gewähr

DER LANGZEITRI VON FULDA

Er meistert jede Fahrsituation.
Auch nach
vielen tausend Kilometern!

Fulda Rasant
Stahlgürtelreifen

FEN



1. Kopfsteinpflaster, Schotterstraßen...
Auf unebener Straße zeigt die geschmeidige Langzeit-Polyester-
asse, was sie kann. Sie bleibt elastisch
toßschluckend bis zuletzt und bürgt für
n Fahrkomfort.

2. Autobahnfahrten, endlose Landstraßen...
der Langzeit-Stahlgürtel sorgt für
geringen Verschleiß und
igeren Verbrauch. Folge: Längere
nsdauer und Kraftstoffersparnis.

3. Plötzlicher Gewitterregen, nasse Fahrbahn...
dascomputer-entwickelte Lang-
zeit-Profil gibt Ihnen auch dann
stmögliche Sicherheit.

4. Spielende Kinder, ein plötzliches Hindernis...
die Langzeit-Gummimischung
garantiert optimale Straßen-
ng und somit kürzeste Bremswege.
arantiert Langzeit-Sicherheit.

Auto-Bewertung

Alle Modelle, die der Computer schätzen kann.

Modelle	PS	T*
Alfa Romeo		
Alfasud	63	4
Alfasud L	63	4
Alfasud ti	68	2
1300 TI	84	4
Giulia Super 1300	87	4
Giulia Super 1300 L	87	4
Giulia Super 1600	103	4
Giulia Super 1600 L	103	4
1750 Berlina L	113	4
Alfetta 1.6	108	4
Alfetta	121	4
Alfetta L	115	4
2000 Berlina	131	4
2000 Berlina L	127	4
GT 1300 Junior	87	2
GT 1300 Junior Zagato	87	2
GTA Junior	95	2
GT 1600	109	2
1750 GTV	113	2
Alfetta GT	121	2
2000 GTV	131	2
Montreal	195	2
1300 Spider	87	2
1600 Spider	109	2
1750 Spider	113	2
2000 Spider	131	2
Audi NSU		
50 LS	50	2
50 GL	60	2
60	55	2
60	55	4
60 L	55	2
60 L	55	4
60 Variant	55	3
75 L	75	2
75 L	75	4
75 L Variant	75	3
Super 90	90	2
80	55	2
80	55	4
80 L	55	2
80 L	55	4
80 S	75	2
80 S	75	4
80 LS	75	2
80 LS	75	4
80 GL	85	2
80 GL	85	4
80 GT	100	2
80 GTE	110	2
80 GTE	110	4
100 L	85	2
100 L	85	4
100 S	90	2
100 S	90	4
100 LS	85	2
100 LS	85	4
100 LS	100	2
100 LS	100	4
100 GL	112	2
100 GL	112	4
100 S Coupé	112	2
NSU Prinz 4 L	30	2
NSU 1000	40	2
NSU 1000 C	40	2
NSU TTS	70	2
NSU TT	65	2
NSU 1200	55	2
NSU 1200 C	55	2
NSU RO 80	115	4
Autobianchi		
A 112	44	3
A 112 E	44	3
A 112 Abarth	58	3
A 112 Abarth	70	3
BMW		
1800	90	4
1800 (ab 1968)	90	4
2000	100	4
2000 tilux	120	4
1600 GT	105	2
1502	75	2
1602	85	2
1602 L	85	2
1600 ti	105	2
1802	90	2
1802 L	90	2
2002	100	2
2002 L	100	2
2002 tii	130	2
2002 L tii	130	2
2002 ti	120	2
1600 Touring	85	3
1802 Touring	90	3
2002 Touring	100	3
2002 tii Touring	130	3
1600 Cabrio	85	2
2002 Cabrio	100	2
316	90	2
318	98	2
320	109	2
320 i	125	2
518	90	4
520	115	4
520 i	130	4
525	145	4
528	165	4
2500	150	4
2800	170	4
2.8 L	170	4
3.0 S	180	4
3.0 L	180	4
3.0 Si	200	4
3.3 L	190	4
2.5 CS	150	2
2800 CS	170	2
3.0 CS	180	2
3.0 CSi	200	2
3.0 CSL	206	2
Leyland		
Mini 850	34	2
Mini 1000	39	2
Mini Clubman	36	2
Mini Clubman Kombi	36	3
Mini Clubman GT	53	2
Innocenti		
Mini Cooper	64	2
Maxi 1750	72	5
MGB	95	2
MGB GT	95	2
Rover 2200 TC	113	4
Rover 3500 V8 S	141	4
Triumph Spitfire	70	2
Triumph TR 6 Pi	123	2
Chrysler/Simca		
1000 LS	40	4
1000 GLS	40	4
1000 GLS	54	4
1000 S	60	4
1000 Rallye 1	60	4
1000 Rallye 2	86	4
1100 LE	50	3
1100 LX	50	3
1100 LE	50	5
1100 GLS	50	5
1100 ES	58	5
1100 S	75	3
1100 S	75	5
1100 Ti	82	3
1100 Ti	82	5
1100 LS Tourisme	60	5
1100 GLS Tourisme	58	5
1100 S Tourisme	75	5
1200 S Coupé	85	2
Bagheera	84	2
Bagheera S	90	2
1301 GL	54	4
1301 S	55	4
1301 S	67	4
1501	81	2
1501 S	71	4
1501 S Tourisme	71	5
1307 GLS	55	4
1308 S	75	4
1308 GT	85	4
Chrysler 160	90	4
Chrysler 160 GT	100	4
Chrysler 180	100	4
Chrysler 2 L	110	4
Citroen		
2 CV	16	4
2 CV Special	23	4
2 CV 4	23	4
2 CV 6	28	4
Dyane 4	23	4
Dyane 6	32	4
Ami 8	32	4
Ami 8 Break	32	5
Ami 8 Club	32	4
Ami Super	54	4
GS Confort	54	4
GS Club	54	4
GS 1015	54	4
GS Special	54	4
GSX	54	4
GSX 2	63	4
GS 1220	58	4
GS 1220 Club	58	4
GS Pallas	58	4
GS 1220 Special	58	5
GS 1220 Club Break	58	5
D-Special	98	4
D-Super	98	4
D-Super 5	104	4
DS 20	98	4
DS 21	104	4
DS 23	110	4
Pallas 20	98	4
Pallas 21	104	4
Pallas 23	110	4
Pallas 23 Injection	110	4
Break 20	98	5
Break 23	110	5
CX 2000	102	4
CX 2000 Super	102	4
CX 2000 Pallas	102	4
CX 2000 Break Conf.	102	5
CX 2000 Break Sup.	102	5
CX 2200 Super	112	4
CX 2200 Pallas	112	4
CX 2200 Dies. Conf.	66	4
CX 2200 Diesel Super	66	4
CX 2200 Break Diesel Confort	66	5
CX 2200 Break Diesel Super	66	5
SM Injection	175	2
DAF		
33 De Luxe	28	3
33	28	3
44 De Luxe	34	2
44	34	2
55 De Luxe	45	2
55	45	3
66 L	45	2
66 SL	45	2
66	45	2
66 L Kombi	45	3
66 SL Kombi	45	3
66 Marathon 1100	55	2
66 Marathon 1100 Coupé	55	2
1300	57	2
1300 Coupé	57	2
1300 Kombi	57	3
Daimler-Benz		
200	95	4
200	94	4
200 D	55	4
200 D (ab 1976)	55	4
220	105	4
220 D	60	4
220 D (ab 1976)	60	4
230/4	110	4
230/4	109	4
230/6	120	4
240 D	65	4
240 D (ab 1976)	65	4
240 D 3.0	80	4
300 D	80	4
250	129	4
250	130	4
280	160	4
280	156	4
280 E	185	4
280 E	177	4
280 S	140	4
280 SE	160	4
280 SE 3.5	200	4
280 SEL 3.5	200	4
300 SEL	170	4
300 SEL 3.5	200	4
300 SEL 6.3	250	4
280 S	160	4
280 SE	185	4
280 SEL	185	4
350 SE	200	4
350 SEL	200	4
450 SE	225	4
450 SEL	225	4
250 C	130	2
250 CE	150	2
280 C	160	2
280 CE	185	2
280 SE Coupé	160	2
280 SE Cabrio	160	2
280 SLC	185	2
350 SLC	200	2
450 SLC	225	2
280 SL	170	2
280 SL	185	2
350 SL	200	2
450 SL	225	2
Datsun		
Cherry	45	2
Cherry	45	4
Cherry Coupé	52	2
1200	54	2
1200	54	4
1200 Coupé	54	2
120 Y	52	2
120 Y	52	4
120 Y Coupé	52	2
140 J	65	4
1600	80	4
160 J	72	4
160 J SSS	83	2
180 B	88	4
180 B SSS	89	2
180 B Kombi	88	5
240 KGT	113	4
Fiat		
500 F	18	2
500 R	18	2
770 S	23	2
850 N	34	2
850 Special	47	2
850 Sport Coupé	52	2
850 Sport Spider	52	2
126	23	2
133	34	2
127	40	2
127	45	4
127	40	3
127 Special	45	2
127 Special	45	3
128	45	2
128	45	4
128 Special	55	2
128 Special	55	4
128 rally	67	2
128 Kombi	55	3
128 1100 S Sport	64	2
128 1100 SL Sport	64	2
128 1300 S Sport	75	2
128 1300 SL Sport	75	2
128 Berlinetta	65	3
128 Berlinetta	73	3

T* = Türen

▷

Modelle	PS	T*
X 1/9	75	2
124	65	4
124 Special	75	4
124 Special T	95	4
124 Kombi	65	5
124 Sport Coupé	90	2
124 Sport Coupé	100	2
124 Sport Spider	90	2
124 Sport Spider	100	2
131 mirafiori	55	2
131 mirafiori	55	4
131 mirafiori Kombi	55	5
131 Special	55	2
131 Special	55	4
131 Special	75	2
131 Special	75	4
131 Special Kombi	75	5
125	90	4
125 Special	100	4
132	98	4
132 Special	98	4
132	105	4
132 GL	98	4
132 GLS	98	4
132 GLS	107	4
132 GLS	111	4
130	165	4
130 Coupé	165	2
Polski Fiat		
125 P	54	4
125 P	75	4
125 P Kombi	75	5
Ford		
Escort 1100	44	2
Escort 1100	44	4
Escort L	44	2
Escort L	44	4
Escort XL	44	2
Escort XL	44	4
Escort GXL	72	2
Escort Sport	72	2
Escort GT	72	2
Escort Turnier	44	3
Escort L Turnier	44	3
Escort XL Turnier	44	3
Escort 1300	54	2
Escort 1300	54	4
Escort L	54	2
Escort L	54	4
Escort GL	54	2
Escort GL	54	4
Escort Ghia	70	2
Escort Ghia	70	4
Escort Sport	84	2
Escort Sport	84	4
Escort Turnier	54	3
Escort L Turnier	54	3
Escort GL Turnier	54	3
Capri	55	2
Capri L	55	2
Capri 1500	65	2
Capri XL	72	2
Capri GT 1.6	88	2
Capri GT 1700	75	2
Capri GT 2000	90	2
Capri GT 2.3	108	2
Capri GT 2.6	125	2
Capri RS 2.6	150	2
Capri GXL 3.0	140	2
Capri II L	72	2
Capri II XL	72	2
Capri II GT	88	2
Capri II Ghia	108	2
Taunus	55	2
Taunus	55	4
Taunus L	55	2
Taunus L	55	4
Taunus L Coupé	55	2
Taunus XL	55	2
Taunus XL	55	4
Taunus XL Coupé	55	2
Taunus GXL	88	2
Taunus GXL	88	4
Taunus GXL Coupé	88	2
Taunus GT	88	2
Taunus GT	88	4
Taunus GT Coupé	88	2
Taunus Turnier	55	5
Taunus L Turnier	55	5
Taunus XL Turnier	55	5
Taunus GXL Turnier	88	5

Modelle	PS	T*
Taunus (neues Mod.)	55	2
Taunus	55	4
Taunus L	55	2
Taunus L	55	4
Taunus GL	68	2
Taunus GL	68	4
Taunus Ghia	72	2
Taunus Ghia	72	4
Taunus Sport	98	2
Taunus Sport	98	2
Taunus Turnier	55	2
Taunus L Turnier	55	5
Taunus GL Turnier	68	5
17 M	65	2
17 M	65	4
17 M Turnier	65	3
17 M RS	90	2
20 M	90	2
20 M	90	4
20 M XL	90	2
20 M XL	90	4
20 M RS	108	2
26 M	125	4
Consul	75	2
Consul	75	4
Consul Coupé	75	2
Consul L	75	2
Consul L	75	4
Consul L Coupé	75	2
Consul GT	108	4
Consul GT Coupé	108	2
Consul Turnier	75	5
Consul L Turnier	75	5
Granada XL	108	2
Granada XL	108	4
Granada XL Coupé	108	2
Granada GXL	108	4
Granada GXL Coupé	108	4
Granada Ghia	108	4
Granada XL Turnier	108	5
Granada (n. Mod.)	70	2
Granada	70	4
Granada Coupé	70	2
Granada L	70	2
Granada L	70	4
Granada L Coupé	70	2
Granada GL	90	2
Granada GL	90	4
Granada GL Coupé	90	2
Granada Ghia	125	4
Granada Ghia Coupé	125	2
Granada Turnier	70	5
Granada L Turnier	70	5
Granada GL Turnier	90	5
Honda		
N 600 Touring	38	2
Civic	54	2
Civic	54	3
Civic 1500	70	4
Mazda		
1000	45	2
1000	45	4
1300	66	2
1300	66	4
818	75	4
818 Coupé	75	2
818 Kombi	75	5
616	75	4
616 Coupé	75	2
RX-3	95	2
Opel		
Kadett	50	2
Kadett	50	4
Kadett L	50	2
Kadett L	50	4
Kadett Coupé	45	2
Kadett Rallye	60	2
Kadett Rallye	90	2
Kadett Caravan	50	3
Kadett L Caravan	45	5
Kadett LS	45	2
Kadett Coupé LS	50	2
Kadett Rallye LS	60	2
Kadett Rallye LS	90	2
Kadett (neues Mod.)	52	2
Kadett	52	4
Kadett City	52	3
Kadett L	52	2

Modelle	PS	T*
Kadett L	52	4
Kadett City L	52	3
Kadett Coupé	52	2
Kadett Caravan	52	3
Kadett L Caravan	52	3
Olympia	60	2
GT 1100	60	2
GT 1900	90	2
GT/J	90	2
Kadett GT/E	105	2
Ascona 12	60	2
Ascona 12	60	4
Ascona 1.6	60	2
Ascona 1.6	60	4
Ascona 1.6 S	75	2
Ascona 1.6 S	75	4
Ascona 1.9	90	2
Ascona 1.9	90	4
Ascona 12 L	60	2
Ascona 12 L	60	4
Ascona 1.6 L	60	2
Ascona 1.6 L	60	4
Ascona 1.6 SL	75	2
Ascona 1.6 SL	75	4
Ascona 1.9 L	90	2
Ascona 1.9 SL	90	4
Ascona Caravan	60	3
Ascona Caravan	75	3
Ascona Caravan	88	3
Ascona Voyage	60	2
Ascona Voyage	75	2
Ascona Voyage	88	2
Ascona 1.2 (n. Mod.)	60	2
Ascona 1.2	60	4
Ascona 1.6	75	2
Ascona 1.6	75	4
Ascona 1.9	90	2
Ascona 1.9	90	4
Ascona 1.2 L	60	2
Ascona 1.2 L	60	4
Ascona 1.6 L	75	2
Ascona 1.6 L	75	4
Ascona 1.9 L	90	2
Ascona 1.9 L	90	2
Manta 12	60	2
Manta 1.6	60	2
Manta 1.6 S	75	2
Manta 1.9	90	2
Manta 12 L	60	2
Manta 1.6 L	60	2
Manta 1.6 SL	75	2
Manta 1.9 L	90	2
Manta 1.6 SR	75	2
Manta 1.9 SR	90	2
Manta Berlinetta	75	2
Manta Berlinetta	90	2
Manta GT/E	105	2
Manta 12 (n. Mod.)	60	2
Manta 1.6	60	2
Manta 1.6 S	75	2
Manta 1.9	90	2
Manta 12 L	60	2
Manta 1.6 L	60	2
Manta 1.6 SL	75	2
Manta 1.9 L	90	2
Manta Berlinetta	60	2
Manta Berlinetta	60	2
Manta Berlinetta	75	2
Manta Berlinetta	90	2
GT/E	105	2
Rekord C 1700	66	2
Rekord C 1700	66	4
Rekord CL	66	2
Rekord CL	66	4
Rekord C Coupé	75	2
Rekord C Caravan	66	3
Rekord CL Caravan	66	5
Rekord C Lieferwag.	66	3
Rekord	75	2
Rekord	75	4
Rekord 1900	90	2
Rekord 1900	90	4
Rekord 2000	100	2
Rekord 2000	100	4
Rekord Diesel	60	2
Rekord Diesel	60	4
Rekord (n. Mod.)	97	2
Rekord	97	4
Rekord L	97	2
Rekord L	97	4
Rekord L	75	2
Rekord L	90	4
Rekord L	90	2
Rekord	90	4

Modelle	PS	T*
Rekord L	100	2
Rekord L	100	4
Rekord L Diesel	60	2
Rekord L Diesel	60	4
Rekord Coupé	75	2
Rekord Coupé	90	2
Rekord Coupé	100	2
Rekord Caravan	75	3
Rekord Caravan	75	5
Rekord Caravan	90	3
Rekord Caravan	90	5
Rekord Caravan	100	3
Rekord Caravan	100	5
Rekord Caravan Diesel	60	3
Rekord Caravan Diesel	60	5
Rekord L Caravan	75	5
Rekord L Caravan	90	5
Rekord L Caravan	100	5
Rekord L Caravan Diesel	60	5
Rekord Lieferwagen	75	3
Commodore	120	2
Commodore	120	4
Commodore Coupé	120	2
Commodore GS	130	2
Commodore GS	130	4
Commodore GS Coupé	130	2
Commodore GS/E	150	2
Commodore GS/E	150	4
Commodore GS/E Coupé	150	2
Commodore	115	4
Commodore Coupé	115	2
Commodore	140	4
Commodore Coupé	140	2
Commodore GS	115	4
Commodore GS Coupé	115	2
Commodore GS	140	4
Commodore GS Coupé	140	2
Commodore GS/E	155	4
Commodore GS/E Coupé	155	2
Kapitän	132	4
Admiral	129	4
Admiral S	140	4
Admiral L	129	4
Admiral LS	140	4
Admiral LE	160	4
Diplomat E	160	4
Diplomat V8	230	4
Peugeot		
104 L	45	4
104 GL	45	4
104 C	45	3
104 ZS	66	3
204 GL	59	4
204 GL Diesel	45	4
204	55	2
204 GL Break	59	5
204 Break Diesel	45	5
304 GL	65	4
304 S	75	4
304 S Coupé	75	2
304 SL Break	65	5
404 GT	68	4
404 GT Diesel	57	4
404 Break Export	68	5
504 L	79	4
504 L Diesel	55	4
504 GL	93	4
504 Leder	93	4
504 SL	93	4
504 Ti	104	4
504 Ti Leder	104	4
504 GL Diesel	65	4
504 L Break	73	4
504 L Break Diesel	49	4
504 GL Break	93	4
504 Familiale	93	4
504 Familiale Diesel	65	4
504 Commerciale	73	5
504 Commerciale Diesel	50	5
504 Injection	104	2
504 V6	136	2
604 SL	136	4
604 SL Leder	136	4

Modelle	PS	T
Porsche		
912	90	2
911 T	130	2
911 E	165	2
911 S	190	2
911	150	2
911 S	175	2
911 Carrera	210	2
924	125	2
911	165	2
Carrera	200	2
turbo	260	2
914/4	85	2
914/2.0	100	2
914/6	110	2
Renault		
R 4 L	34	4
R 4 TL	34	4
R 4 GTL	34	4
R 5/850	36	2
R 5 TL	44	2
R 5 TS	64	2
R 6/850	34	4
R 6 L	48	4
R 6 TL	45	4
R 10	48	4
R 12 L	50	4
R 12 TL	54	4
R 12 TS	60	4
R 12 Variable	54	4
R 12 Variable L	50	4
R 12 Variable TL	54	4
R 12 Variable TS	60	4
R 16 L	65	4
R 16 TL	65	4
R 16 TS	83	4
R 16 TX	93	4
R 15 TL	60	2
R 15 TS	90	2
R 17 TL	90	2
R 17 TS	108	2
R 30 TS	131	4
Saab		
99 L	100	2
99 L	100	4
99 LE	118	2
99 LE	118	4
99 EMS	118	2
Skoda		
S 100	42	4
S 100 L	42	4
S 110 L	52	4
S 110 LS	52	4
S 110 R	52	2
Toyota		
1000	45	2
Corolla 1200	55	2
Corolla 1200 Coupé	55	2
Corolla 1200 Kombi	55	3
Carina	79	2
Carina	79	4
Carina ST	86	2
Celica LT	79	2
Celica ST	86	2
Celica GT	108	2
Corona 2000	89	4
Corona 2000 Combi	89	4
Corona Mark II	89	4
Corona Mark II Coupé	89	2
Volvo		
P 121	82	2
P 122 S	100	2
142 De Luxe	82	2
142 E De Luxe	115	2
142 S De Luxe	100	2
144 De Luxe	82	4
144 E De Luxe	115	4
144 S De Luxe	100	4
144 Grand Luxe	124	4
145 De Luxe	82	5
164	130	4
164 E	160	4
P 1800 ES	124	2
66 DL	45	2

T* = Türen

Modelle	PS	T*
6 DL	45	3
6 GL	57	2
6 GL	57	3
42 DL	82	2
44 DL	100	4
44 GL	123	4
45 DL	100	5
64 DL	125	4
64 GL	140	4
65 DL	125	5
W		
Polo	40	3
Polo L	40	3
200	34	2
200 L	34	2
300	44	2
302	44	2
302 A	34	2
303	44	2
302 S	50	2
500	44	2
302 LS	50	2
500 Cabrio	44	2
Karmann Ghia 1500	50	2
Karmann Ghia 1500 Cabrio	50	2
Karmann Ghia 1600 L	54	2
Golf	50	2
Golf	50	4
Golf S	75	2
Golf S	75	4
Golf L	50	2
Golf L	50	4
Golf LS	75	2
Golf LS	75	4
Scirocco	50	2
Scirocco L	50	2
Scirocco S	75	2
Scirocco LS	75	2
Scirocco TS	75	2
1600 A	45	2
1600 TA	45	2
1600	54	2
1600 T	54	2
1600 L	54	2
1600 TL	54	2
1600 A Variant	45	2
1600 L Variant	54	2
Passat	55	2
Passat	55	4
Passat L	55	2
Passat L	55	4
Passat S	75	2
Passat S	75	4
Passat LS	75	2
Passat TS	75	2
Passat TS	75	4
Passat Variant	55	3
Passat Variant S	75	3
Passat L Variant	55	3
Passat Variant LS	75	3
411 E	80	2
411 E	80	4
411 LE	80	2
411 LE	80	4
411 E Variant	80	3
411 LE Variant	80	3
412 E	80	2
412 E	80	4
412 LE	80	2
412 LE	80	4
412 E Variant	80	3
412 LE Variant	80	3
412	75	2
412	85	2
412	75	4
412	85	4
412 L	75	2
412 L	75	4
412 L	85	2
412	85	4
412 Variant	75	3
412 L Variant	75	3
K 70	75	4
K 70 L	75	4
K 70	90	4
K 70 L	90	4
K 70 S	100	4
K 70 LS	100	4
VW-Porsche 914/4	85	2
VW-Porsche 914/2.0	100	2
VW-Porsche 914/6	110	2

Zur Wirtschaft 1975:
Fakten und Analysen, Daten und Deutungen, Gründe und Hintergründe

Alles, was Sie über das nationale und internationale wirtschaftliche Geschehen im vergangenen Jahr wissen sollten, finden Sie im SPIEGEL-Jahrbuch

Unternehmen, Märkte, Manager – 1975

Sämtliche relevanten Beiträge, die 1975 zum Thema Wirtschaft im SPIEGEL erschienen sind, wurden für dieses Jahrbuch ausgewählt und nach folgenden Sachgebieten geordnet:

Konjunkturpolitik
Steuerpolitik
Geld/Finanzen
Gewerkschaften
Manager
Umwelt
Verbraucher
Verkehr
Firmen/Branchen
Produkte/Märkte
Automobile
Medien
Tourismus

Ein umfangreiches Register sichert den schnellen Zugriff und macht »Unternehmen, Märkte, Manager – 1975« zum dokumentarischen Nachschlagewerk über das Wirtschaftsgeschehen im Jahr 1975.

Umfang: 544 Seiten + 10 Seiten Register

Erscheinungstermin: August 1976

Subskriptionspreis bis 15. 10. 1976: DM 30,–

Danach DM 36,–. Die Auflage ist limitiert. (inkl. Mwst.)

Lieferung gegen Vorkasse; im Inland porto- und verpackungsfrei. Überweisungen mit Bestellvermerk »UMM – 75« bitte auf Postscheckkonto Hamburg 168 18-209 (BLZ 200 100 20)

SPIEGEL-Verlag
Vertriebsabteilung
Postfach 11 04 20
2000 Hamburg 11

Diese Tablette ist stärker als der Kopfschmerz

Und sie hilft schnell. Auch bei Zahnschmerzen, Monatsbeschwerden, Wetterfühligkeit und bei fieberhaften Erkältungen. Das Gefühl der Abgeschlagenheit geht vorbei, und schon bald nach Einnahme der Spalt-Tablette fühlt man sich erleichtert und wohl. Die hervorragende Kombination der Wirkstoffe ist einer der Gründe für ihren Erfolg. Was die Spalt aber vor allem zu Deutschlands meistverlangter Schmerztablette gemacht hat, ist ihre außerordentlich gute Verträglichkeit. Spalt schont den Magen und die Nieren.

Wußten Sie, daß man über Spalt soviel Gutes auf einmal sagen kann?

Übrigens: Spalt-Tabletten sind länger als fünf Jahre haltbar. Das Haltbarkeitsdatum finden Sie auf jeder Packung.

Keinem anderen Schmerzmittel in Deutschland wird so oft vertraut wie Spalt. Spalt hilft schnell.

Ein bedeutender Beitrag zur Verkehrssicherheit!

stärker gewölbt | Mitte: leicht gewölbt = natürl. unverzerrtes Bild | stärker gewölbt

PANAMIRROR - die Rückspiegel-Sensation aus England: Rundumsicht von Seitenfenster zu Seitenfenster — ohne toten Winkel. Blickfeld fast 180°. Splitterfreie, nicht anlaufende Spiegelfläche. Keine Montage — einfach auf vorhandenen Innenspiegel stecken — fertig! Sitzt vibrationsfrei! Glasklar oder blendfrei-getönt. Sie werden begeistert sein! DM-Test: „empfehlenswert".

Erhältlich im Fachhandel oder direkt von NÖLDEKE DM 24,50 per NN (selbstverständlich Rückgaberecht)

NÖLDEKE G.m.b.H.
7750 Konstanz, Theodor-Heuss-Str. 36, Postfach 5130

89% aller Reparaturkosten: Lack- und Karosserie-Schäden. Halbieren Sie diese Kosten. Machen Sie Lackreparaturen selber!

Mit DUPLI-COLOR®

Mit DUPLI-COLOR ist das problemlos einfach. Sie erhalten den Wert Ihres Autos. Sie können es länger fahren und außerdem Geld sparen.

DUPLI-COLOR Acryl ›Auto-Spray‹. Dauerhaft wie eingebrannt, minutenschnell trocken, kratzfest, polierbar, glanzbeständig. Kein Vergilben, kein Ausbleichen.

DUPLI-COLOR Acryl ›Tupflack‹. Kratzer und Schäden an den Türkanten einfach wegtupfen.

DC Acryl ›Auto-Spray‹ und DC Acryl ›Tupflack‹ erhalten Sie farbtongenau auch für Ihren Wagen.

DUPLI-COLOR: 2000 Autofarbtöne.

Reparieren Sie den Lack Ihres Autos selbst. Dann wird man bald sagen:

Jetzt strahlt es wieder – dauerhaft, Acryllack hält.

DUPLI-COLOR in guten Fachgeschäften und Fachabteilungen für Farben und Autozubehör überall in Europa. Dort bekommen Sie auch gegen Schutzgebühr das Büchlein ›Die Technik der Lackreparatur‹

Coupon: Senden Sie mir das Büchlein „Die Technik der Lackreparatur für Autofans und Heimwerker" gegen Schutzgebühr DM 2.50 in Briefmarken.

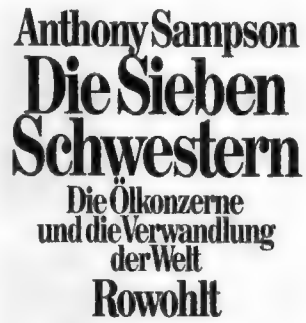
DUPLI-COLOR D 6954 Hatzenbühl

Name _____ Ort _____ Straße _____

Bücher

„Anthony Sampson: Die Sieben Schwestern nisspieler"; „Juan Baader: Motorkreuzer u Stanciu: Windsurfing".

Esso, Chevron, Mobil, Gulf, Texaco, Shell und BP sind trotz der Ölkrise vom Winter 1973/74 noch immer die mächtigsten Konzerne der Welt. Die Geschichte dieser „Sieben Schwestern", wie Branchenkenner die Unternehmen wegen der Verflechtung ihrer Interessen nennen, sowie ihre Rolle im Konflikt mit den Ölstaaten und ihre Zukunft als Herren der Welt beschreibt Anthony Sampson



in seinem Buch „Die Sieben Schwestern — die Ölkonzerne und die Verwandlung der Welt", das zu den am gründlichsten recherchierten Berichten über die Ölmächte zu zählen ist.

Sampson, der sich schon vor Jahren in seinem Buch über die amerikanische Gesellschaft ITT mit der Rücksichtslosigkeit beschäftigte, mit der multinationale Unternehmen ihre Ziele gegen Staat und Verbraucher durchzusetzen pflegen, kommt zu dem Ergebnis, daß einzelne Nationalstaaten der Macht der Konzerne immer hoffnungslos ausgeliefert sein werden. Der Rohstoff Erdöl, so Sampson, führe stets zu einem weltumspannenden Kartell, das einen freien Konkurrenzkampf ausschließe.

Der Autor beweist, daß die Ölgesellschaften seit zwe Jahren die Fronten gewechselt haben. Standen sie vor der Krise ihren Lieferländern noch als Gegner im Kampf um Preise und Versorgung gegenüber, so ziehen sie heute mit den Erzeugern an einem Strang.

Sampson gelingt es, diesen Stoff so überzeugend aufzubereiten, daß er auch für wirtschaftlich weniger Interessierte zur spannenden Lektüre wird.

Von Anthony Sampson, Rowohlt Verlag, Reinbeck bei Hamburg, DM 34,—.

Tennis ist auf dem besten Weg, nach König Fußball Volkssport Nummer zwei zu werden. Obgleich wesentlich ungefährlicher als Kikken, birgt das regelmäßige Schlagen kleiner weißer Bälle die Gefahr einiger typischer Verletzungen. In dem 150 Seiten-Werk „Ärzt-

licher Ratgeber für Tennisspieler" gibt ein amerikanisches Ärzteteam Tips, wie die Beschwerden kuriert werden sollten, wobei frei-

laude A. Frazier: Ärztlicher Ratgeber für Ten-
nelle Sportboote"; „Peter Brockhaus/Ulrich

ch in harten Fällen stets
ler Arztbesuch empfohlen
/ird. Außerdem werden
innvolle, wenngleich zum
'eil längst bekannte Fitneß-
Jbungen für Tennisspieler
eschrieben.

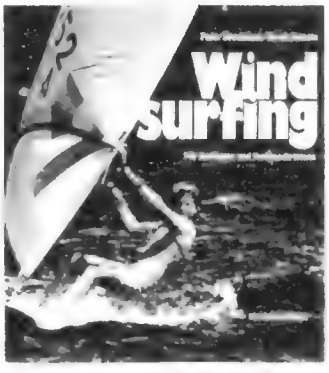
**lymphenburger Verlagshand-
ng, München, DM 16,80.**

Juan Baader, Autor des Sachbuches „Motorkreuzer und schnelle Sportboote" st Weltreisender in Sachen

Hobbyschiffahrt. Schiffsbaumeister Baader, der bereits in Deutschland und in den USA arbeitete und früher in Argentinien eine eigene Werft besaß, lebt heute als freier Konstrukteur in Neuseeland.
Sein Buch gibt kaufwilligen Freizeitkapitänen wertvolle Tips für Theorie und Praxis der Urlaubsschipperei, wobei preiswerte Nußschalen ebenso behandelt werden wie riesige Kreuzer für Millionäre. Von der günstigsten Konstruktion für seegängige Jachten bis zur Auswahl des zweckmäßigsten Motors läßt der Autor kein wichtiges Thema aus.

Von Juan Baader, Verlag Delius, Klasing & Co., Bielefeld und Berlin. DM 54,—.

Genauso wie segeln, bloß wackliger", so lautete noch vor drei Jahren das geringschätzige Urteil über einen Wassersport, der mittlerweile immer mehr an Beliebtheit zunimmt. Windsurfen, von dem Kenner behaupten, es verbinde die sportlichen Elemente des Skifahrens, des Segelns, des Surfens und des Wasserskifahrens, ist auf dem besten Wege, ein Massensport zu werden. In ihrem Buch „Windsurfing – Für Anfänger und Fortgeschrittene" beschreiben Peter Brockhaus und Ulrich Stanciu, wie leicht das Segeln auf einem Brett sein kann, erläutern den offiziellen Lehrplan der internationalen Windsurfing-Schulen und geben den Fortgeschrittenen Tips zum Surfen bei Windstärken jenseits von vier. Mit Hilfe zahlreicher Fotos und Zeichnungen bringen die Verfasser selbst Surf-Laien die Problematik des Windgleitens näher und beschreiben die Theorie der



neuen Sportart lückenlos. Empfehlung: Für alle, denen der Erwerb eines richtigen Segelboots zu teuer erscheint, die aber dennoch einen faszinierenden Wassersport erlernen möchten.

Nymphenburger Verlagsbuchhandlung GmbH, DM 26,—

Sie sparen bis zu 30% Benzin

79,-

- Problemloser Kaltstart bei geringer Batteriebelastung.
- Verlängerung der Lebensdauer Ihrer Zündkerzen und -kontakte.
- Erhöhte Motorleistung durch „saubere" Verbrennung des Kraftstoffs.
- Einfacher Selbsteinbau.

Für 4- und 6-Zylinder-Fahrzeuge mit 4-Taktmotor und 12-V-Anlage. Batteriepol „Minus" an Masse.
Art.-Nr. 324/051

NECKERMANN

Bestelladresse: Neckermann Versand KGaA,
Hanauer Landstraße 360—400,
6000 Frankfurt/Main, Abt. Autozubehör.

48/221/76

Bestseller

Fendt Diamant S 380 WL

Der kleinste Diamant S fuhr an die Spitze.
Er wurde zum meistverkauften Fendt-Caravan. Liegt das an der praktischen Bug-Küche? Oder am geräumigen Salon? Am separaten Waschraum? Über Bestseller sollte man informiert sein. Für Sie liegen Prospekte bereit.

X. Fendt & Co., Werk 3,
Postf. 102
8854 Asbach-Bäumenheim

FENDT Caravans

Senden Sie mir schnellstens einen Fendt-Katalog über die Modelle
☐ Große Fahrt ☐ Saphir S/Diamant S ☐ Diamant SE
und einen Händlernachweis.

102

Fendt macht Freizeit

Schlußverkauf

Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: VW K 70.

Gebrauchtwagen Beratung – auto motor sport

Autos, die nur während eines kurzen Zeitraums produziert wurden, zählen auf dem Gebrauchtwagenmarkt meistens zu jenen Typen, die man besonders günstig erstehen kann. Der nur fünf Jahre lang produzierte VW K 70 macht in dieser Hinsicht keine Ausnahme. Gut erhaltene Exemplare, die etwa zwei Jahre auf dem Buckel haben, werden heute bereits zur Hälfte des früheren Neupreises angeboten.

Daß der von NSU in Neckarsulm kreierte erste Fronttriebler aus dem Hause VW nur auf ein derart kurzes Leben zurückblicken kann, ist auf die unter Rudolf Leiding geänderte Modellpolitik zurückzuführen: Das rationeller zu produzierende Audi 80-Schwestermodell Passat wurde favorisiert, der seit 1970 im Werk Salzgitter produzierte K 70 im Frühjahr 1975 ersatzlos aus dem Programm gestrichen.

Immerhin konnten die Wolfsburger im Inland rund 123 000 Exemplare an den Mann bringen. Angeboten wurden zunächst ein 75 PS-Normalbenzin-Modell und eine mit besseren Fahrleistungen aufwartende 90 PS-Version, die Super benötigte. Hinzu kam 1973 der 1,8 Liter VW K 70 LS mit 100 PS, der ein Jahr später das 90 PS-Modell ablöste.

In der Zuverlässigkeit konnten die ersten K 70-Exemplare den guten, primär vom Käfer begründeten Ruf der Wolfsburger Autos nicht immer gerecht werden. Durch intensive Modellpflege gelang es VW jedoch, die Anfangsschwächen zu beseitigen.

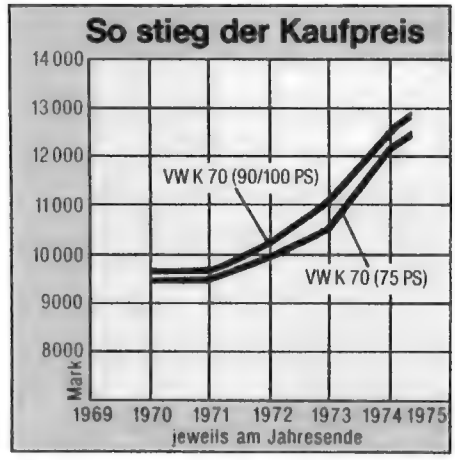
Bei den 1970/1971 gefertigten Modellen gab es vielfach Ärger mit den Antriebsgelenken, die schon nach kurzer Zeit verschlissen waren. Zumeist war dies auf undichte Achsmanschetten zurückzuführen, durch die Schmutzpartikel oder Wasser bis an die Lager vordringen konnte. Ein derartiger Schaden macht sich in der Regel durch Poltern oder Lenkradflattern bemerkbar. Die Reparatur einer verschlissenen Antriebswelle kostet rund 400 Mark.

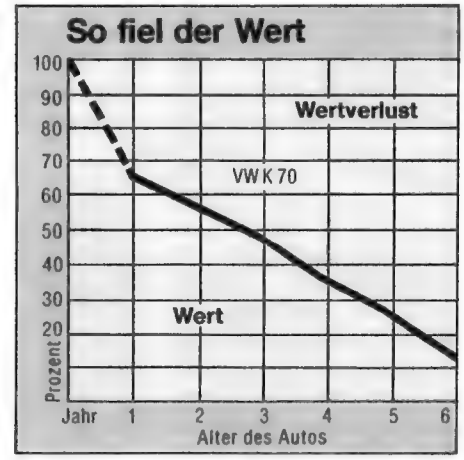
In den Anfangsjahren gab es auch wiederholt Ärger mit den Bremsen, die

Das sind die häufigsten Mängel*

Mangel/Alter des Autos	2 Jahre		4 Jahre		6 Jahre	
Hintere Bremsleitungen korrodiert	0,2	(1,1)**	6,5	(4,7)	11,2	(9,0)
Bremsscheiben unrund	0,6	(0,4)	1,6	(0,7)	2,4	(1,1)
Antriebswellen: Manschetten beschädigt	0,3	(0,3)	1,7	(0,5)	1,6	(0,7)
Lenkgelenke ausgeschlagen	0,6	(0,6)	2,1	(1,8)	2,6	(3,3)
Defekte Auspuffanlage	4,6	(5,8)	6,7	(6,1)	6,9	(7,1)

* aus TÜV-Auto-Report 1976; ** Angaben in Prozent (Durchschnittswerte in Klammern).





schief zogen. Der Grund: Aus dem Motor tropfendes Öl schlug sich auf den innenliegenden Bremsscheiben nieder. Abhilfe erzielte VW 1971 durch spezielle an den vorderen Bremsscheiben installierte Ölableitbleche.

Durch eine Verbesserung der Oberflächengüte der Bremsscheiben merzte VW einen weiteren anfänglichen Schwachpunkt aus, denn unrunde oder verzogene Bremsscheiben gab es bei den ersten Exemplaren häufig. Außerdem führte VW 1971 dickere Bremsbeläge ein und verbesserte die hakelige Schaltung und die schwergängige Lenkung. Wer sichergehen will, daß ein gebrauchter K 70 mit all diesen Verbesserungen ausgestattet ist, sollte daher nur ein Exemplar ab Jahrgang 1972 wählen. *K. W.*

Nächste Beratung:
Fiat 127

Mazda 818 Coupe

Wo ein Mazda ist, ist auch ein Weg.

Es gibt Autos für große Straßen. Und Mazda-Automobile. Die auch abseits großer Straßen unbedingte Zuverlässigkeit beweisen. Durch eine moderne technische Konzeption. Ausgelegt auf wirtschaftliche, ungestörte Funktion unter allen Bedingungen. Mit einem Fahrwerk, das durch lange Federwege, erstklassiges Material und hervorragende Abstimmung extremer Beanspruchung gewachsen ist.

Mit kräftigen, robusten Motoren. Drehzahlfest durch obenliegende Nockenwelle und Querstromzylinderkopf. Sparsam durch den Verbrauch von Normalbenzin. Motoren, die auch im harten Alltagsbetrieb hohe Kilometerleistungen garantieren.

Schließlich sorgt eine Fülle von Extras, die Sie beim Mazda ohne Aufpreis erhalten für den Komfort des Fahrers und die Bequemlichkeit seiner Passagiere. Auch auf schlechten Wegen. Auch bei ungünstiger Witterung. Auch in extremen Fahrsituationen. Nehmen Sie einen Mazda Ihrer Wahl zur Probe hinaus auf die Straßen Ihres Alltags. Geben Sie Gas. Mazda ist hart im Nehmen.

Für Fahrer, die sich auf ihr Auto verlassen müssen.

mazda

MAZDA MOTORS (Deutschland) GMBH
Neustraße 41-47 · 4010 Hilden

Sicher ist sicher: Mazda hat über 450 Service-Stationen in Deutschland. Und rund 2.400 in 20 europäischen Ländern.

Mazda 1000 Limousine, 2-türig, 45 PS, 130 km/h, DM 7.990,–*, 4-türig, DM 8.390,–* · Mazda 1300, 4-türig, 60 PS, 145 km/h, DM 8.790,–* · Mazda 818 Limousine, 60 PS, 140 km/h, DM 9.790,–* · Mazda 818 Coupe, 60 PS, 145 km/h, 1,3 l, DM 10.190,–* · 75 PS, 160 km/h, 1,6 l, DM 10.700,–* · Mazda 818 Variabel, 60 PS, 142 km/h, 1,3 l, DM 10.290,–* · 75 PS, 156 km/h, 1,6 l, DM 10.800,–* · Mazda 616 Limousine, 75 PS, 153 km/h, DM 11.490,–* · Mazda 616 Coupe, 75 PS, 153 km/h, DM 11.990,–* · Mazda RX 5 Coupe, 2 Scheiben-Kreiskolben-Motor (Lizenz NSU/Wankel) 115 PS, DM 21.800,–* · Automatisches Getriebe bei Mazda 1300, 4-türig, zuzügl. DM 890,–*, Mazda 818 Limousine zuzügl. DM 990,–*, Mazda 616 Limousine zuzügl. DM 990,–*.

* Unverbindliche Preisempfehlung

Wenn Sie an Schuppen verzweifeln:

Testen Sie die 7 Tage-Wirkkraft von Sulfrin.

DALLE

Sebring
AUSPUFFANLAGEN

Sebring bringt den innen vernickelten Langzeitauspuff mit sportlicher Note und brillantem Aussehen. Durch wesentlich geringeren Staudruck Mehrleistung bei weniger Treibstoffverbrauch.

Mit Allgemeiner Betriebserlaubnis (ABE) TÜV-Abnahme nicht erforderlich.

1 Endrohr: Alfasud + ti, Alfetta + GT, Audi 80, Mini, BMW 1600–2002, Fiat 125, 127, 128 + C, Capri 1600 GT + XL, Escort II, Kadett C, Rekord C, Rekord II, Manta–Ascona, VW Golf–Scirocco

2 Endrohre: Alfasud + ti, Alfetta + GT, Fiat 127, Escort II, Kadett C, VW Käfer

7 VORTEILE

1 Treibstoffersparnis
2 Mehrleistung
3 Bessere Beschleunigung
4 Keine Veränderung am Vergaser
5 Vernickelte Innenteile
6 Aus Präzisionsstahlrohr
7 Angenehmer dumpfer Ton

Sebring

Garantie: 1 Jahr / 20 000 km!

Sebring
Im Günzinger 7
7753 Allensbach
Prospekt kostenlos
Postkarte genügt!

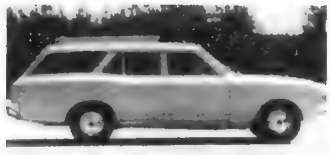
Leser über ihre

Opel Rekord, Audi 50 LS, Opel Manta GT/E, A

Opel Rekord Caravan

Baujahr 1966

Ich kaufte meinen Opel Rekord C 1700 Caravan mit 60 PS-Motor im Mai 1971 mit einem Tachometerstand von ca. 60 000 km. Inzwischen hat mein Auto 236 000 km ohne Beanstandung mit dem ersten Motor zurückgelegt. Auch die Nebenaggregate befinden sich noch im Originalzustand.



Opel Rekord Caravan

Inspektionen und Reparaturen wurden fast ausschließlich in eigener Regie durchgeführt. Der Kraftstoffverbrauch liegt bei 8,5 Liter/100 km bei überwiegend Langstreckenverkehr und bei 10,5 Liter/100 km im Kurzstreckenbetrieb.

Manfred Mair, Bad Neuenahr

Audi 50 LS

Baujahr 1975

Mein im Juli 1975 zugelassener Audi 50 LS hat jetzt 31 600 km zurückgelegt, ohne daß außerplanmäßige Werkstattbesuche nötig gewesen wären. Bisher mußten nur zwei Fensterkurbeln und der Bremslichtschalter ausgetauscht werden.

Audi 50 LS

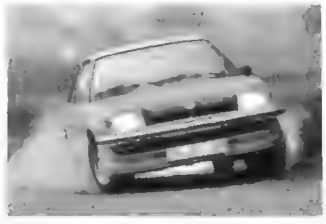
Der durchschnittliche Benzinverbrauch über die gesamte Strecke beträgt 8, Liter Normalbenzin auf 10 Kilometer, der Ölverbrauch etwa einen Liter pro 100 km. Die Kosten für Benzin, Öl und Wartung belaufen sich auf rund 8,7 Pfennig pro Kilometer.

Bernd Hering, Frankfurt

Opel Manta GT/E

Baujahr 1976

Seit nunmehr vier Monaten fahre ich einen Opel Manta GT/E, mit dem ich rund 16 000 km zurückgelegt habe. Der Werkstattaufenthalt betrug etwa acht Arbeitstage. Aufgrund der schlechten Lackierung mußte ein Kotflügel neu lackiert werden.



Opel Manta GT/E

Folgende Teile wurden bereits erneuert: Bremsscheiben (bei Kilometerstand 4300), Schalthebel, Kardanwelle und Kupplung (nach 9900 km), Bremstrommeln (nach 13 000 km). Die Kardanwelle dröhnt, der Schalthebel vibriert, der Motor läuft unrund und gibt seine Schwingungen voll an die Karosserie weiter, die Sicht im Rückspiegel ist dadurch meist nur schemenhaft.

Das ist aber nicht alles. Von Anfang an gab es Probleme mit den Bremsen (Rubbeln). Ein Austausch der Bremsscheiben brachte kurzfristig Besserung. Mittlerweile wurden auch die hinteren Bremstrommeln erneuert – aber die Bremsen rubbeln immer noch. Übrigens hatte ein Kadett City, den ich vor

Autos

ulia Nuova Super, Fiat 131 S mirafiori.

dem Manta fuhr, dieselben Bremsprobleme.
Bereits sechs Wochen nach Übernahme des Wagens hatte ich einen Termin mit einem Opel-Reise-Ingenieur. Zu den auftretenden Schwingungen meinte er wörtlich: „Das entspricht zur Zeit dem Opel-Werksstandard."

Alfons Lindmayer, Lorch

Alfa Romeo Giulia Nuova Super

Baujahr 1976

Ende Februar dieses Jahres wurde ich Eigentümer einer neuen Giulia Super. Doch die Freude über das neue Auto währte nicht lange. Bei der ersten Wagenwäsche lief rostbraunes Wasser aus allen vier Scheinwerferöffnungen, und es zeigte sich auch an anderen Stellen, daß sich der Rostbefall bereits im fortgeschrittenen Stadium befand.
Mittlerweile sind weitere Unzulänglichkeiten, wie Wassereinbruch im Kofferraum und an der Frontscheibe, schlecht schließende Türen, schwergängige Türschlösser und nur mit Gewalt zu öffnende Seitenscheiben, dazugekommen. Meine Anfrage bei der Alfa-Vertriebsgesellschaft in Frankfurt, wann der Wagen hergestellt worden sei, wurde auch nach Monaten nicht befriedigend beantwortet.

Claus Spitznas, Würzburg

Fiat 131 S mirafiori

Baujahr 1975

Abgesehen von einigen kleineren Mängeln störte mich von Anfang an ein polterndes Geräusch an der Vorderachse. Zuerst glaubte ich

Fiat 131 S mirafiori

diesen Fehler über den normalen Garantieweg abwickeln zu können. Doch leider Fehlanzeige.
Auch der direkte Draht nach Heilbronn verbannte den Poltergeist nicht, denn es handelte sich — so die Kundendienstabteilung — um ein „Arbeitsgeräusch der Stoßdämpfer". Der KD-Ingenieur und der Werkstattmeister meiner Fiat-Vertretung haben das Problem zwar zur Kenntnis genommen, stehen dieser Reklamation aber machtlos gegenüber.
Ich weiß jetzt auch, warum der Motor verhältnismäßig laut ist: die Arbeitsgeräusche sollen übertönt werden.

Wolfgang Knoop, Erwitte

Alfa Romeo Giulia Nuova Super

Interner Leistungsvergleich

Oder die orthodynamische Familien-Rivalität

Bleiben individuelle Ansprüche auch abhängig von Fähigkeiten der Klangbild-Beurteilung oder materiellem Vermögen, so werden gültige Unterscheidungskriterien allein durch technologische Wertmaßstäbe gebildet.
In Ausstattung und Leistung fein differenziert, jedoch übereinstimmend in beispielhaft konstruktiver Arbeitsweise, präsentiert Yamaha drei Stereokopfhörer des orthodynamischen Bauprinzips:
Nach dem HP-1 & HP-2 jetzt auch den HP-3. Derart ausgewogen abgestuft, daß der Kleinste immer Rivale des Ersten bleibt.
Originalauszüge des Testreports der Zeitschrift „HiFi-Stereophonie":
„Sitz: fest, aber leicht. Komfort: sehr gut. Musik-Hörtest. Übertragungsbereich: sehr breitbandig. Verfärbungen: keine, sehr ausgewogen (HP-1) – keine, ausgewogen (HP-2). Klangperspektive: weiträumig. Gesamturteil: hervorragender dynamischer Kopfhörer, sauber, baßtüchtig (HP-1) – dem HP-1 nur wenig nachstehend (HP-2). Bemerkungen: verträgt hohe Pegel. ... besonders günstiges Preis-Qualitäts-Verhältnis..." (Modell HP-3 in der Testwertung noch nicht erfaßt)

Original - Yamaha - Produkte erhalten Sie nur beim Fachhandel mit dieser Schutzmarke:

YAMAHA Europa GmbH, Siemensstraße 22-34, 2084 Rellingen

YAMAHA

YE 617 LEWERENTZ AD

Mit dem Klappdecker in den Stall

Wie Sprachfanatiker die Autowelt eindeutschen wollten.

Von Harald Kaiser

Den geheimen Oberbaurat Herrmann Zimmermann trieb die Wut zur Feder. In der Vereinspostille des Deutschen Sprachvereins „Die Deutsche Muttersprache" erregte er sich: „Obwohl wir Deutsche den Kraftwagen erfunden haben, benutzen wir dafür nur französische Ausdrücke. Die Wörter Tonneau, Phaeton oder gar Landaulette sind dafür jedoch nichts als geschmackloser Unsinn." Das war 1905.

Des Baumeisters Zorn entsprach dem zeitgenössischen Stil. Denn die Reinigung der deutschen Sprache von Fremdwörtern war vor und nach dem ersten Weltkrieg so geläufig wie die Hexenverfolgung im Mittelalter.

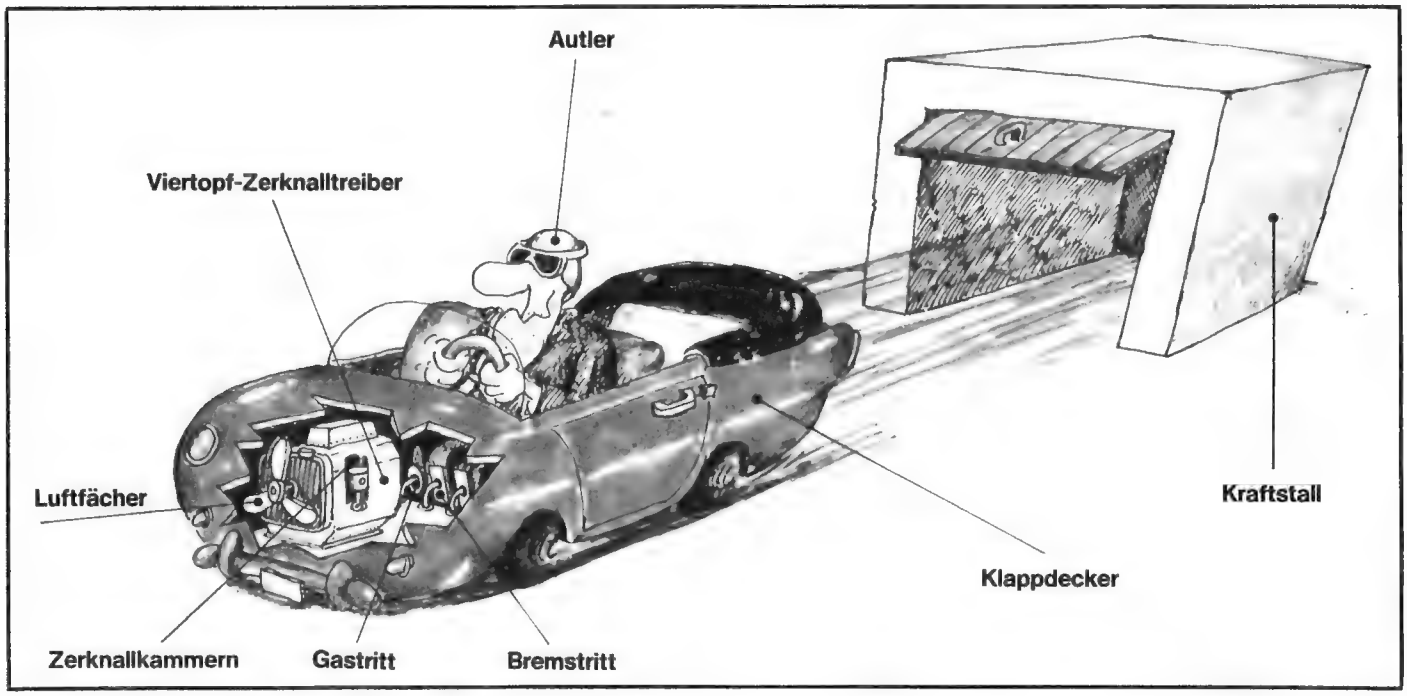
So überschütteten eifrige Leser ihr Vereinsblatt „Muttersprache" gleich waschkorbweise mit Verdeutschungs-Vorschlägen. Ein Franz Gmelin meinte, es müsse sich wohl auch ein deutsches Wort für „Garage" finden lassen, denn „die Garage ist ein Raum zum Einstellen von Kraftwagen. Räume, in die man Pferde einzustellen pflegt, nennt man Pferdestall. Warum sollen wir also die Garage nicht Kraftstall nennen?" Mögliche Einwände gegen diese Idee blockte er sogleich mit der messerscharfen Logik ab, der Kraftwagen habe „ja -zig Pferde, was die Verwendung des Wortes Stall rechtfertigt".

Auch die „Allgemeine Automobil-Zeitung" beteiligte sich 1915 an der Deutschtümelei. So stellten die Redakteure eine Liste von 80 Ausdrükken zusammen, für die es „viel schönere deutsche Wörter gibt". Statt „Cabriolet" dachten sie sich „Klappdecker" aus, statt Garage den Begriff „Kraftstall". Der Gipfelpunkt des Sprachwahns: Aus dem Vierzylinder-Motor wurde ein „Vierdosen-Zerknalltreiber".

Auch am „Autofahrer" störten sich die Puristen. Statt dessen erfanden sie „Krafter", aber auch „Fahrmann", „Fahrschlosser" und vor allem „Autler"; Chauffeure hießen fortan „Autkutscher".

Noch seltsamere Blüten trieb der neue Wahn, als 1937 die Zeitschrift des Deutschen Automobil-Clubs „Motorwelt" einen Wettbewerb für die schönste Verdeutschung ausschrieb. Zur Debatte standen „Limousine", „Cabriolet" und „Cabriolimousine". Als erster Preis winkte ein Besuch in einem deutschen Autowerk.

„Motorwelt"-Leser Baltus Marein reichte seine Vorschläge ein und wurde preisgekrönt – er hatte den „Starrdecker", den „Klappdecker" und den „Spanndecker" ersonnen. Varianten wie „Dachauer", „Offenburger" und „Halberstädter" wurden dagegen nicht berücksichtigt. ▷



Zeichnung: Kutschera

Mobil SHC: Motorsparen in live.

G. Kneissl, Chefpilot:
ch nehme für mein Auto Mobil SHC, weil ich auch
n meiner Boeing 727 mit einem vollsynthetischen
Mobil-Schmierstoff bestens fahre.

H. Käselau, Kaufmann:
Ich nehme Mobil SHC, weil ich mein gutes,
teures Auto auch noch mit 60.000 km gut und
teuer wiederverkaufen möchte.

Dr. F. Indra, Cnefkonstrukteur:
Ich nehme Mobil SHC, weil ein Schmierstoff
grundsätzlich höhere Leistungsgrenzen
haben muß als das Triebwerk, das man konstruiert.

K. Tiedtke, Werkstattmeister:
Ich empfehle Mobil SHC, weil ich weiß, daß
in 50% dickerer Schmierfilm und ein höherer Öldruck
weniger Verschleiß und damit weniger Geld kosten.

S. Matzer, Sekretärin:
Ich fahre Mobil SHC, weil der nette Meister aus meiner
Werkstatt mich überzeugt hat, daß . . . also . . . naja,
vollsynthetisch ist eben besser als Öl.

W. Röhrl, Rallye-Fahrer:
Ich fahre Mobil SHC, weil man nicht auf Schonung
fahren kann, wenn man Weltmeisterschaftspunkte
sammeln will. Sondern nur auf Sieg.

H. Ellrodt, Sales Manager:
Ich brauche Mobil SHC, weil ein vollblütiger
Sportwagen und ein vollsynthetischer Schmierstoff
ideal zusammenpassen. Hochgezüchtete
Pferdchen sind eben aufregend, aber empfindlich.

- **50% dickerer Schmierfilm**
- **Absolute Scherstabilität**
- **Unerreichte Hochtemperaturbeständigkeit**
- **Extremer Verschleißschutz**
- **Überragende Motorsauberkeit**
- **Sofortige Schmierung bei Kaltstarts**
- **Ölverbrauchssenkung bis 50%**
- **Optimaler Öldruck**

Empf. Verkaufspreis
DM 14,80 pro Liter.

Bei Mobil-Vertragshändlern, Aral-Tankstellen, Werkstätten, im Zubehörhandel.

Mobil SHC

Mehr Kilometer pro Motor, weil vollsynthetisch.

Jetzt auch 4000 mal bei ARAL.

Fremdwort-Austreibung

Selbst die Motorradfahrer blieben nicht verschont. So hieß es in einer Broschüre mit dem eindeutigen Titel „Deutscher, sprich deutsch!", die 1937 erschien: „Wir wollen künftig unser Motorrad kurz und bündig Kraftrad nennen; der Beifahrer, als Sozius bekannt, fährt nur noch als Radgast mit, sein Sitz ist der Gastsitz."

Der Sprach-Virus verbreitete sich rasch. Die Reichspost beschloß per Erlaß die „sofortige Verkraftung", was freilich nichts anderes bedeutete, als daß Briefe und Pakete weiterhin per Auto befördert wurden; es gab keinen Ventilator mehr, sondern nur noch den „Luftfächer", die Zylinder hießen „Zerknallkammern" und die Ventile simpel „Kammer-Ein-und-Auslässe".

Indessen entsprangen solche Bemühungen nicht allein dem gestörten Nationalbewußtsein großdeutscher Sprachregler. Noch 1954 schrieb die Wiesbadener „Gesellschaft für deutsche Sprache" einen Wettbewerb aus, in dem der beste deutsche Begriff für das fremdländische Wort „Moped" geschöpft werden sollte.

Mit dem ersten Preis wurde der passendste Ausdruck prämiiert; er lautete: Eilrad.

In dieser Woche wollen wir uns vornehmen, nie mehr von „Explosion" und „explodieren" zu sprechen. Ferdinand v. Englert hat dafür die schönen deutschen, bildhaften Wörter

Zerknall und **zerknallen**

geschaffen, die jedem deutschen Volksgenossen ohne weiteres verständlich sind, auch wenn er nicht Lateinisch gelernt hat; denn jedes Kind weiß, was ein Knall ist, und was die Vorsilbe „zer" bedeutet, weiß es auch. Wir wollen deshalb künftig auch die Zusammensetzungen Dampfkesselzerknall, zerknallfähig, zerknallgefährlich usw. verwenden. Sanfte „Explosionen", wie sie z. B. in Brennmotoren vor sich gehen, nennen wir **Verpuffung**, noch langsamere **Verbrennung**.

Wir wollen uns heute vornehmen, das Fremdwort Generator aus der Sprache der Technik auszumerzen und dafür

Erzeuger

zu sagen, einerlei, ob es sich dabei um die Erzeugung von elektrischem Strom oder etwa von Gas usw. handelt. Die Dynamomaschine nennen wir Gleichstromerzeuger, den Wechselstrom- und den Drehstromgenerator Wechselstrom- und Drehstromerzeuger. Diese Stromerzeuger haben keinen Stator und keinen Rotor, sondern einen Ständer und einen Läufer.

Man liest häufig das Wort „Fußpedal", als ob es auch „Handpedale" gäbe! Pedal heißt doch schon

Fußtritt

oder **Fußhebel.** Ein Fußtritt befindet sich z. B. an jeder der beiden Tretkurbeln eines Fahrrades. Statt Gaspedal wollen wir

Gastritt

oder (beim Dieselmotor) **Regeltritt,** statt Bremspedal aber

Bremstritt

sagen. Das sind gemeinverständliche Wörter, die dazu noch den Vorzug haben, eine Silbe kürzer zu sein als die Fremdwörter. Den Akzelerator beim Kraftwagen nennen wir ebenfalls Gastritt oder Gashebel; auch Beschleuniger kann man sagen.

Wir brauchen in der Technik kurze und klare deutsche Bezeichnungen, die alle Volksgenossen verstehen, auch die, die nicht wissen können, daß das dem Lateinischen nachgebildete Wort „accelerator" Geschwindigkeitserhöher bedeutet, daß „pes" der Fuß heißt und daß die Mehrzahl „pedes" lautet; denn wenn das alle Leute wußten, so läse man nie das lächerliche Doppelwort „Fußpedal".

Eingedeutschte Auto-Begriffe

Vierzylindermotor = *Vierdosen-Zerknalltreiber*
Garage = *Kraftstall*
Cabriolet = *Klappdecker*
Limousine = *Starrdecker*
Cabrio-Limousine = *Spanndecker*
Chauffeur = *Heizer*
Autofahrer = *Krafter, Fahrmann*
Motorrad = *Kraftrad*
Soziussitz = *Gastsitz*
Ventilator = *Luftfächer*
Zylinder = *Zerknallkammern*
Ventile = *Kammer-Ein-und-Auslässe*
Moped = *Eilrad*
Gaspedal = *Gastritt*
Explosion = *Verpuffung*

Die obengenannten Verdeutschungsvorschläge wurden 1937 in der Broschüre „Deutscher, sprich deutsch!" veröffentlicht, die von der Berliner Reichsgemeinschaft der technisch-wissenschaftlichen Arbeit herausgegeben wurde.

Kredit Bank Audi

die Bank für Volkswagen und Audi Fahrer

- Wir finanzieren alle Neuwagen des Volkswagen und Audi Programms.
- Wir finanzieren jeden Gebrauchtwagen, den Sie von einem Volkswagen und Audi Partner kaufen.
- Wir finanzieren Zubehör und Mehrausstattungen – vom Radio bis zur Automatik.
- Wir finanzieren Reparaturen ab DM 300,–, die von einem Volkswagen und Audi Partner ausgeführt werden.
- Wir finanzieren Versicherungsprämien von der Kfz.-Haftpflicht bis zur Vollkasko.
- Wir finanzieren Kredit-Sicherheit durch eine Restschuldversicherung für den Krankheits- oder Todesfall.

Und daß jeder Finanzierungs-Wunsch schnell, unbürokratisch und diskret erfüllt wird, ist selbstverständlich.

Informieren Sie sich bei Ihrem Volkswagen und Audi Partner.

Modelleur bei Porsche!

Etwa fünf Jahre Berufserfahrung bringen Sie mit. Sie modellieren in Plastilin, Gips, Holz und Kunststoff Anschauungs- und Präsentationsmodelle: Sportkarossen, Rennwagen, Limousinen, Windkanal- und Versuchsmodelle und Industrieprodukte.

Bitte bewerben Sie sich bei uns. Senden Sie Ihre ausführlichen Unterlagen an die

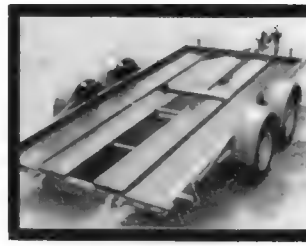
Dr. Ing. h.c.F. Porsche Aktiengesellschaft
Personalleitung (KR 30), Porschestraße 42
7000 Stuttgart 40 (Zuffenhausen)
Tel. 0711/8203-700

Style PORSCHE

Talbot-Spiegel mit den bildschönen international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval" (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare" (rechteckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

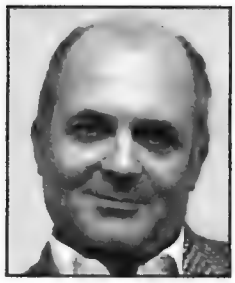
Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Ebersstraße 80



AUTOTRANSPORTER

z. B. 2000 kg ab DM 3416,– inkl. MwSt. **Pkw-Kastenanhänger, Bootsanhänger,** ein- und doppelachsig. Fertige Anhänger sowie Anhänger-Bauteile und vorgefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau. Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie kostenloses Angebot mit allen Daten.

MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27

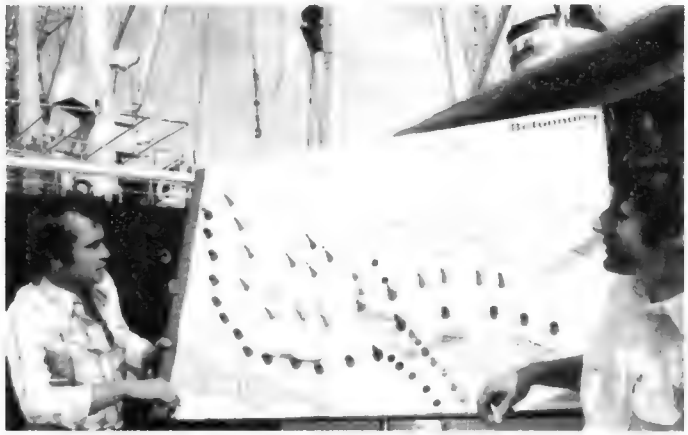


rolf lohbergs

treff•punkte

Führerschein auf dem Wasser · Eisenbahnfahrt nach China.

Für Hobby-Schipper plant der „Hamburger Yacht-Club im ADAC" (Westerlandstraße 7, 2 Hamburg 70), im Oktober mehrere sogenannte Ausbildungs-Kreuzfahrten auf dem Luxusdampferchen „Regina Maris". Eine Woche kreuzt man in der Ostsee und lernt dabei, die Wasser-Führerscheine „Küstenbereich" oder „Binnenschiffahrt" zu erwerben. Die feudale Ausbildungswoche – die einen nebenbei auch nach Stockholm und Kopenhagen bringt – kostet rund 1200 Mark.



Schipper-Schule auf dem Luxusdampfer

Auch Eisenbahnfahren kann unterhaltsam sein. Zum Beispiel nach China. Oder zumindest nach Moskau. Da gibt's nun einen neuen Schlafwagen: dienstags kurz vor Mitternacht ab Hamburg. Am Donnerstag um 14.30 Uhr Ortszeit ist man in Moskau auf dem Weißrussischen Bahnhof – eine Fahrt von 36 Stunden und 45 Minuten. Auf dem Weißrussischen Bahnhof hat man Anschluß an die Transsibirische Eisenbahn nach Wladiwostok und China. Der Gegenzug verläßt Moskau am Sonntagabend und ist dienstags in der Frühe in Hamburg. Eine andere Verbindung, noch abenteuerlicher: von Daressalam in Tansania nach Kapiri Mposhi in Sambia. 1852 Kilometer, Abfahrt Sonntag, Ankunft Dienstag. 31 Stationen. Und ein Fahrpreis, der erstaunlich ist: 112 Mark in der ersten Klasse, 27 Mark in der dritten.

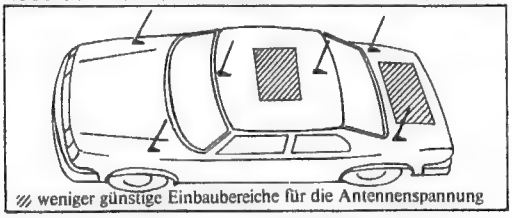
Die Elektronische von Bosch bietet Einbau-Freiheit ohne Leistungsverlust!

Wir haben eine elektronische Antenne entwickelt, die sich überall einbauen läßt, weil sie von außen auf die Karosserie montiert wird: Die TEL 5 D von Bosch im schwarzen Profi-Look.

Sie benötigt keine Einbautiefe, weil ihre Elektronik außerhalb der Karosserie in einem wasserdichten Sockel liegt. Dadurch wird z. B. die besonders schicke Dachmontage möglich.

Die TEL 5 D läßt sich auch sehr gut auf das Heck montieren, wo die Motorstörungen am geringsten sind: Die Elektronik gleicht die Kabelverluste voll aus. Doch die TEL 5 D hat noch weitaus mehr zu bieten:

- Getrennte Verstärkung für Lang-, Mittel-, Kurzwelle und UKW vermeidet Übersprechen.
- Die Elektronik verbessert den Empfang in empfangsschwachen Gebieten.
- Einbauen und vergessen. Die TEL 5 D ist absolut waschstraßenfest und abbruchsicher.



/// weniger günstige Einbaubereiche für die Antennenspannung

Erhältlich bei allen Bosch-Kundendiensten und beim Fachhandel.

Bosch Autoantennen. Für jedes Auto. Für jedes Radio. Für besseren Empfang.

BOSCH

Jetzt gibt es
zwei verschiedene
Duftnoten...

die eine frisch und würzig,

93 413 A

JU-Pu-76-11

Weiße Wüste und

Auf der Kanaren-Insel Fuerteventura: 13 Meter

Wer kennt nicht diesen dummen Witz: Zwei Beduinen in der Sahara begegnen einem Mann in der Badehose. „Leute", ruft er begeistert, „was für ein Strand."

Wenn man das auf Fuerteventura erzählt, ist es kein Witz mehr. Die zweitgrößte Insel des Kanarischen Archipels ist nämlich eine Wüste im Meer – teils Fels, teils Sand –, und im Norden breitet sich 50 Quadratkilometer groß eine gelb-weiße Dünenlandschaft aus, die direkt ans Meer stößt. Hier kann jeder in den hochaufgetürmten Sandbergen sein eigenes Sahara-Erlebnis haben.

Es ist allerdings angenehm zu wissen, daß das Hotel da hinten keine Fata Morgana und der freundlich rauschende Ozean nur ein paar hundert Meter entfernt ist. Und was für ein Ozean: blitzsauber, wie frisch gewaschen, und durchschnittlich 20 Grad warm, für den Urlaub im Oktober besonders zu empfehlen.

Die insgesamt 27 Kilometer langen gelbsandigen Küsten im Norden und Süden der Insel – ganz zu schweigen von den 100 Badebuchten mit schwarzem Lavasand werden von nur 2100 Touristen zur selben Zeit besucht – mehr Betten sind nicht da. Umgerechnet: Für jeden gibt es 13 Meter vom schönsten, breitesten, saubersten Strand.

Ein anderer berühmter kanarischer Sandstreifen, der bei Maspalomas auf Gran Canaria, ist sieben Kilometer lang und muß 100 000 Touristen verkraften. Auf jeden kommen sieben Zentimeter. Da merkt man dann, was man an Fuerteventura hat.

Weiß, breit und leer: die Playa Blanca auf der Kanaren-Insel Fuerteventura.

Leider hat man sonst nicht viel. Einst war die Insel grün und schattig. Aber vor 150 Jahren brachen die Vulkane nebenan auf Lanzarote aus. Die darauffolgenden 25 sehr trockenen Jahre machten den Leuten auf Fuerteventura schwer zu schaffen – noch schwerer aber drückte sie der Tribut, den sie an die Verwaltung der Hauptinsel Teneriffa bezahlen mußten.

Wegen dieser Abgaben holzten sie schließlich ganz Fuerteventura ab und machten so ihre Heimat zur Wüste. Als sich dann dort nicht

Nasser

:and für jeden Touristen.

nehr leben ließ, wanderten lie meisten auf andere Inseln und nach Afrika aus. So kommt es, daß ganz Fuerteventura nur noch 6 000 Einwohner hat; auf Teneriffa dagegen, das wenig größer ist, wohnen 550 000 Menschen. Überall auf Fuerteventura sieht man zerfallene Häuser, verlassene Dörfer, die vor 400 oder 500 Jahren stolz und stabil gebaut wurden und im letzten Jahrhundert zerfielen. Der Name der Insel, „Großes Glück", klingt heute wie Hohn.

Die Touristenhotels lassen sich glücklicherweise noch zählen. Zwei sind es im Süden, auf der langgestreckten Halbinsel Jandia: Das „Jandia Playa" und das „Casa Atlantica", dazu noch einige Appartement-Häuser. Ein Hotel steht seit anderthalb Jahren im Norden, bei Corralejo: das „Tres Islas", das modernste Haus der Kanarischen Inseln — groß, elegant, mitten im Sand.

Ob es auch auf Sand gebaut ist, muß sich zeigen. Zwar kann es sich bis jetzt vor Gästen kaum retten, aber dort ein Hotel zu führen, setzt Gottvertrauen voraus: Jede Zwiebel, jede Tomate, jeder Nagel und jedes Stück Papier kommen per Flugzeug; jeder Schluck Wasser wird im Tankwagen von der Entsalzungsanlage gebracht, die in Puerto de Rosario steht und deren Pipeline nur bis Corralejo reicht. Jede Stunde zwei Tankwagen.

Das „Tres Islas" berechnet für Vollpension rund 50 Mark pro Tag. Das ist ein Einführungspreis; 1977 wird es noch teurer; Scharnow — um einen Veranstalter als Beispiel zu nennen — verlangt für zwei Wochen Jandia Playa (Halbpension, Flug eingeschlossen) ab 1000 Mark, fürs „Tres Islas" ab 1200 Mark.

Nicht jedem behagt der krasse Gegensatz zwischen dem Komfort der Hotels auf Jandia im Süden oder dem Luxus im „Tres Islas" im Norden und der verlassenen, schweigenden Landschaft ringsum. Viele Gäste verlassen drum nie das behütete Areal. Im „Tres Islas" gibt es genügend Sport- und Unterhaltungsmöglichkeiten, und das „Jandia Playa" ist als Robinson-Club aufgezogen — als ein gastronomischer Sportverein, nicht ganz so aktivitäts-orientiert wie der Club Méditerranée, aber mit ähnlich breitem Angebot.

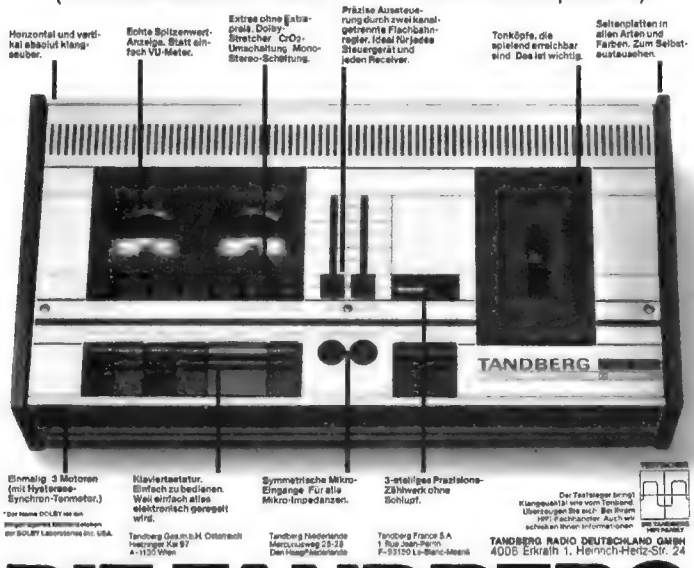
Viel kann man auf der Insel aber auch gar nicht unternehmen. Eine Fahrt über teils kaum zumutbare Straßen zur alten Hauptstadt Betancuria mit den Trümmern eines Klosters; ein noch abenteuerlicherer Vorstoß an die Westküste mit ihren steilen Felsen und den vulkanischen Höhlen; eine Bootsfahrt mit den Fischern von Morro, die inzwischen auf Touristen eingerichtet sind; ein Besuch auf dem Nachbarinselchen Lobos, wo Antonio mit seiner riesigen Familie den Leuchtturm hütet und eine Pinte mit exquisiten Fischgerichten betreibt — mehr gibt es nicht.

Wer sich ein Auto mieten und über Land fahren will, tut gut daran, vorher im Hotel zu hinterlegen, wohin er wollte. Das macht bei einem Achsenbruch — der bei den dortigen Straßen üblichen Autokrankheit — die Suche leichter. *Rolf Lohberg*

und neu: Backgammon,
elegant und raffiniert.

Der Testsieger

HiFi-Cassetten-Recorder Tandberg TCD 310.
Klangqualität wie vom Tonband.
(Nachzulesen im Heft 2/75 der Hifi-Stereophonie)



DIE TANDBERG HIFI FAMILY

RECEIVER · BOXEN · TONBANDGERÄTE · CASSETTENRECORDER

Starke Transpiration?

Für antisvet kein Problem! antisvet ist ein von Dermatologen entwickeltes und klinisch getestetes Antiperspirans.

antisvet ist zuverlässig wirksam bei übermäßiger Transpiration und unangenehmem Körpergeruch. antisvet wirkt nachhaltig schweißhemmend und desodorierend. antisvet ist für Achselhöhlen sowie für Hände und Füße geeignet. Auch die empfindliche Haut verträgt antisvet!

Fragen Sie bei Ihrem nächsten Einkauf nach antisvet! antisvet gibt es in allen guten Fachgeschäften.

anti svet®

BÖTTGER KG
1000 Berlin 31

ohne Hotelkosten reisen:
Wohn- u. Schlaf-Einrichtung VW
Dachhubfenster • Gardinen • Radhalter am Bug • Seitenfenster f. Kastenwagen • Innenverkleidung • Vorzelte
76er PROSPEKTE GRATIS
3 HANNOVER · IKARUSALLEE 10

ORIGINAL **Pilotenhemd**

Deutsches Markenfabrikat.
Seit 20 Jahren erprobt.
Baumwolle, polyesterverstärkt. Zwei Brusttaschen mit Patte und Quetschfalte. Linke Tasche mit dem unerläßlichen Piloten-Bleistiftschlitz. Schulterklappen. Bei Bestellung bitte Modell-Nr. und Kragenweite angeben.
B-113/B fliegerblau ..... **DM 44,50**
B-113/W weiß ..... **DM 44,50**
2 Stück nur DM 80,–! NN-Lieferung + Versandkosten. 14 Tage Rückgaberecht. Eilbestellungen: Telefon (0721) 73073 (Tag und Nacht).

Aviarichter · Pilotenbedarf
Am Wald 134 · 7500 Karlsruhe 31

Stereo fürs Handschuhfach

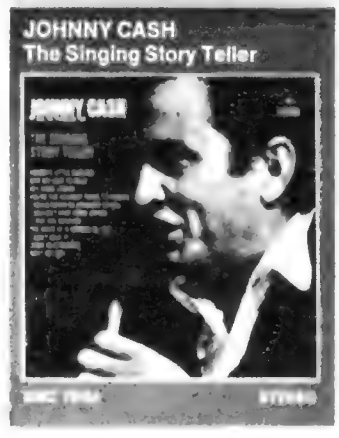
Für jeden Geschmack:
drei ausgewählte Cassetten.

Melanie: From the Beginning (Electrola 1 C 234-96507)
Mit ihren zwölf größten Erfolgen (von „Brand New Key" bis „Candles In The Rain") beweist die New Yorkerin Melanie, daß selbst mit schrägen Tönen Hits zu fabrizieren sind. Das Mädchen mit der krächzenden

Stimme, das vorzugsweise in Selbstgeschneidertem auftritt und meist eigene Kompositionen singt, bietet auf ihrer Cassette eine Reihe von Ohrwürmern, darunter den weltbekannten Song „Look What They've Done To My Song, Ma".

Truck Stop: Keep On Truck in'
(Teldec 4 22 142 CT)
Mit bewährten Hits wie „Jambalaya" und „I'm A Nut" versucht die siebenköpfige amerikanische Country-Band „Truck Stop" Erfolge der 50er und 60er Jahre mit neuen Arrangements zu wiederholen. Die Songs der Nostalgie-Cassette sind freilich so gekonnt modernisiert worden, daß sie mit ihren Ursprungs-Kompositionen nur noch wenig zu tun haben. Empfehlenswert für Freunde amerikanischer Alt-Schlager.

Johnny Cash: The Singing Story Teller (Bellaphon BMC 70101)
Vom rauschgiftsüchtigen Landstreicher zum millionenschweren Entertainer führte angeblich der Lebensweg des amerikanischen Country-Sängers Johnny Cash. Er, der heute als der ungekrönte König im Mekka der Western-Freunde von Nashville/



Tennessee gilt, präsentiert auf seiner Cassette „The Singing Story Teller" mit tiefer Stimme Altbewährtes wie „Next In Line" und „I Couldn't Keep From Crying". Daneben erzählt er zusammen mit seinen Begleitern „The Tennessee Two" Balladen aus dem Wilden Westen, die für alle Country-Freunde ein echter Ohrenschmaus sind.

Noch mehr Spass am Caravan

truma

Postfach 801040, 8000 München 80

WÄRME und Behaglichkeit **Trumatic-s** umweltfreundliche Gasheizung mit Thermostat und Zündautomat

gesundes, angenehmes Raumklima **FRISCHLUFT** und Warmluft optimal verteilt **Trumavent** rundum gemütlich

durch TRUMAVENT oder elektrisch mühelos **WARM-WASSER** im Caravan **Therme**

LICHT wo Strom fehlt. Regelbar **Nova-Leuchte** unentbehrliches Gaslicht

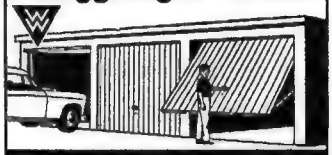
Wir stellen aus auf dem „Caravan Salon" in Essen vom 25. 9. — 3. 10. 1976. Bitte besuchen Sie uns in Halle 10, Stand 1014.

BEDRUCKTE T-SHIRTS
wir fertigen nach Ihrer Skizze, Foto od. Zeichng. bedruckte T-Shirts, Kugelschreiber, PVC-Aufkleber
— einmalig in Deutschland: Spiegel mit individuellem Aufdruck —
Informationsmaterial anfordern!
C—K R. Ciotti,
8800 Ansbach, Feuchtwanger Str. 105

DAS GRÖSSTE FILMANGEBOT DER WELT
Über 15.000 Super-8 Spielfilme u. Dias aller Interessengebiete
Preislisten + Prospekte kostenlos!
Wir verschenken 5.000 Colorfilme im Werte von je DM 69,-
Wir erfüllen ALLE Filmwünsche zu absoluten Niedrigstpreisen
300seitige Farbkataloge gegen DM 10,— (Schein) Schutzgebühr
Jedem 20. Katalogbesteller schenken wir zusätzlich einen Int. S-8 Color-Spielfilm im Werte von DM 69,—
VERSA GmbH, Abt. AM 9, Sonnenberger Str. 22, 6200 Wiesbaden

Die Neue UZ
Sicherheits-Abschleppstange o.k. ist da!

TÜV-geprüft
Prospekt bitte anfordern
E. Uebler · Autozubehör-Fabrik
8521 Mahrendorf · Telefon 0 91 31/4 36 80

Fertiggaragen vollverzinkt

Weisstalwerk Zimmer & Co.
5901 Wilnsdorf-Niederdielfen Postf. 2

AUTOLACKIERUNG Seit über 10 Jahren führend in Preis und Qualität
Durch einfachste Mithilfe sparen Sie mehrere hundert Mark. Bei unverschuldeten Unfallschäden verbleibt Ihnen sogar noch ein Gewinn und bares Geld. Lackiert wird vom Fachmann!
Z. B. Ganzlackierung VW inkl. Autolack u. MwSt. **165.–**
Auch ohne Kundenhilfe stets Ihr Vorteil!
AUTO-HOBBY-MIETWERKSTATT
Frankfurt 06 11/39 92 92, auch in Mainz und Köln, 50 helle Arbeitsplätze in moderner Werkstatthalle. Tägl. 8-20, auch samstags. Autoreparaturstunde DM 6,50 inkl. Werkzeug.

PARTNERWAHL INTERNATIONAL
Hübsche junge Damen aus Europa, Asien und Lateinamerika wünschen Briefwechsel, Bekanntschaft, Heirat. Prospekt und Fotoauswahl kostenlos!
HERMES-VERLAG
Box 110660/S, 1000 Berlin 11

Holts
Schutz kann auch schön sein. Zum Beispiel mit Rallye Black, der mattschwarzen Schutzfarbe von Holts. Treibstoff-fest auch ohne Einbrennen, geeignet für jede Nachlackierung, für Streifen, als Schutz für Lack und Chrom. Ein Spray in zwei Größen, mehr als nur eine Farbe. Von Holts.
Rallye Black
Mattschwarze Schutzfarbe

Der auto katalog 1977. Jetzt noch aktueller. Noch umfangreicher (224 Seiten). Mit 40 Farbseiten. Mit den Autos aus aller Welt von A bis Z. Mit brandneuen Modellen. Dem Katalog-Auto des Jahres. Dem bewährten Auto des Jahres. Und großem Service-Teil.

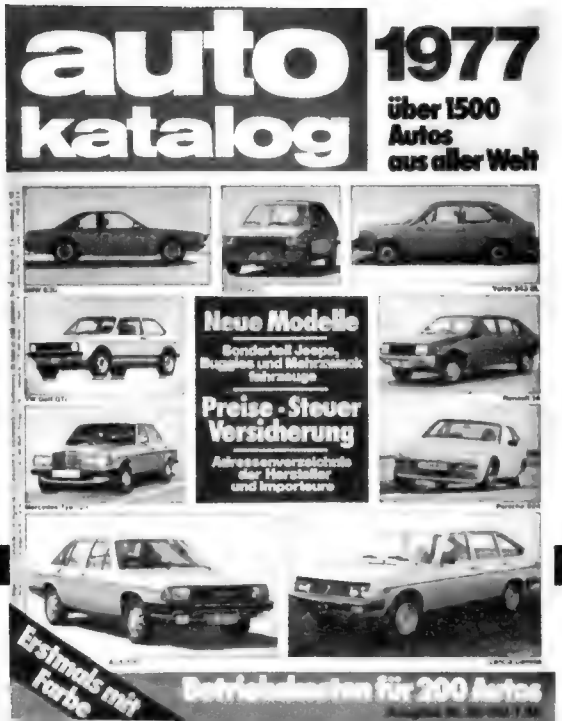
Er ist da:

Aus dem Inhalt:

Katalog-Auto des Jahres:
Neuer Mercedes Typ 123

Das bewährte Auto des Jahres:
Audi 50 LS

Technik im Detail:
Alle wichtigen Daten von Leistung bis Verbrauch



Weitere Themen:

Für Reise und Beruf:
Anhänge- und Dachlasten

Vorschau:
Neue Modelle, die kommen

Für Spaß und Freizeit:
Jeeps, Mehrzweckfahrzeuge, Buggies

Jetzt überall im Buch- und Zeitschriftenhandel.
Preis: DM 7,50

Männersachen

Die Redaktion suchte für Sie aus: vom Radiowecker bis zur Bodenschaukel.

Bis zu 600 Blitze aus einer Akku-Ladung mit der superkurzen Folge von je 0,3 Sekunden spendet das zu jeder Fotoausrüstung passende Elektronengerät 40 CT 1 von Metz. Es besitzt die Leitzahl 40 für einen 21-Din-Film. Ein Mini-Computer sorgt bei jeder Aufnahme automatisch für die richtige Belichtung des eingelegten Films. Die Blende ist dabei über fünf Stufen frei wählbar. Preis: um 235 Mark. Hersteller: Metz Apparatewerke, Ritterstraße 5, 851 Fürth.

Mit einem kristall-elektrischen Zündsystem ist das Feuerzeug Braun linear ausgestattet. Ein leichter Daumendruck, der den staub- und schmutzdichten Schwenkverschluß öffnet, löst zugleich die Zündung aus. Für eine Dauerflamme ist die Kappe arretierbar; die Flammenhöhe kann separat reguliert werden. Die Garantie dauert drei Jahre. Preis: um 135 Mark. Hersteller: Braun AG, Postfach 115, 6242 Kronberg.

Auf den klangvollen Namen Powerflex tauft die Firma Dunlop ihr jüngstes Spitzen-Mode für anspruchsvolle Tennisspieler. Bei der neuen Racket handelt es sich um einen Schläger in Sandwich-Bauweise, dessen mehrschichtiger Holzkern durch seitliche Glasfaserauflagen verstärkt ist. Der Verbund von Holzkern und Kunststoffummantelung bewirkt eine gute Steifigkeit und dämpft die Eigenschwingungen des Schlägers, wodurch ein armschonendes und weitgehend ermüdungsfreies Spielen gewährleistet wird. Preis um 200 Mark. Vertrieb: Dunlop AG, Sportabteilung, Postfach 129, 645 Hanau.

Für Schachfanatiker, die im Sommer im Garten, im Winter im Hobbykeller spielen wollen und mit kleinen Brettern nicht zurande kommen, eignen sich die großformatigen Figuren aus naturbelassenem Holz. Jede benötigt eine Standfläche von mindestens zehn Quadratzentimetern; der König ist 40 Zentimeter hoch. Zum Aufbau eines Brettes werden vier Quadratmeter benötigt. Preis: um 400 Mark. Hersteller: Manfred Pfeiffer, Postfach 2850, 71 Heilbronn.

Einem Original aus dem 18. Jahrhundert wurde die Sonnenuhr nachgebildet, die mittels eines Kompasses und eines Fadens eine präzise Zeitmessung erlaubt. Das handwerklich sauber gearbeitete Gehäuse ist klappbar. Preis: 68 Mark. Vertrieb: Pro Domo, Bahnhofstraße 133, 7128 Lauffen.

us dem besten Anbaugebiet ankreichs für Apfelbranntwein, em Pays d'Auge, stammt der Calvador", eine milde Delikates- für anspruchsvolle Trinker. ede der phantasievoll gestalte- n und versiegelten Flaschen ägt die jeweilige Nummer des riginalfasses, in dem er bis zu 6 Jahre lang reifen mußte, ehe auf Glasbehälter abgefüllt urde. Preis: um 40 Mark. Ver- ieb: Chandon, Postfach 370, München 22.

Mindestens acht Pfeifen nimmt die mit einem Reißverschluß verschließbare Tasche auf, die im Oberteil außerdem Platz für Reinigungsbesteck und Tabak bietet. Der naturfarbene Segeltuchstoff ist schmutzabweisend imprägniert, an der linken Seite ist eine praktische Trageschlaufe angebracht. Vertrieb: Kunstgewerbe Go In, Herzogspitalstraße 10, 8 München 2. Preis: um 70 Mark.

Als Bodenschaukel mit Pfiff dient der Relaxer 2, den der renommierte Designer und Architekt Verner Panton entwarf. Das kleine Möbel steht nicht im Wege, sondern regt zur Bewegung an; spätestens seit Kennedy, der sich schaukelnd entspannte, sind die runden Apparate in. Den Relaxer gibt es in naturfarbenem Buchenholz mit den Farbvarianten gelb, orange, braun, grün und schwarz. Das Polster ist zur besseren Reinigungsmöglichkeit abnehmbar. Für streßgeplagte Paare gibt es die Alternative zu Opas Schaukelstuhl auch in doppelt breiter Ausführung. Preis: 460 Mark. Vertrieb: Rosenthal Einrichtung, Schloß Lüntenbeck, 56 Wuppertal 11.

hne Batterien funktioniert der mit Akkus etriebene Weitstrahler, der sich an der teckdose aufladen läßt. Die Leuchtweite es Lichtstrahls beträgt 200 Meter, die Ener- ie reicht für etwa 90 Minuten Betriebsdauer. reis: um 38 Mark. Hersteller: Witte + Sutor, ostfach 1140, 7157 Murrhardt.

Datum und Zeit zeigt das Uhrenradio „Sono-Clock 31" von Grundig an, bei dem über Programmtasten bis zu sieben UKW-Sender gespeichert werden können. Mit Hilfe der Uhr kann der Empfänger zum gewünschten Termin ein- oder ausgeschaltet werden; bei Bedienung eines zusätzlichen Alarmschalters ertönt zehn Minuten nach dem Einschalten ein Wecksignal, um hartnäckige Schläfer aufzustören. Preis: um 280 Mark. Hersteller: Grundig AG, 8510 Fürth.

Deutschland-Abkommen

Marken-Weltmeisterschaft 1976: Porsche-Sieg mit BMW-Konkurrenz.

Von Harald Kaiser

„So lange hat das Auto noch nie durchgehalten", freute sich der Pressesprecher der BMW-Motorsport-GmbH, Kalli Hufstadt.

Was ihn so erfreute, trug die millimeterpapier-ähnliche Bemalung des amerikanischen Künstlers Frank Stella und kam direkt aus dem Museum der weiß-blauen Autobauer: das rund 800 PS starke Turbo-Coupé 3.5 CSL, das die Bayern werksseitig bei der Markenweltmeisterschaft für Spezial-Produktionswagen (Gruppe 5) einsetzen. Es führte beim letzten Lauf zu diesem Championat im französischen

Der Weltmeister und seine Betreuer: Werksporsche 935

Dijon bereits seit 36 Minuten das Feld an.

Doch schon drei Minuten später verdüsterte sich der Gesichtsausdruck des Pressemannes. Es war das geschehen, was selbst die BMW-Leute beim Sechsstunden-Rennen in Dijon erwartet hatten: Das potente Coupé rollte nach exakt 39 Minuten an die Box und von dort in den Transporter, der es nach Hause brachte. Ein Schaden am Differential hatte den Kraftprotz in die Knie gezwungen.

Daß Porsche Sieger im Endkampf und damit Weltmeister werden würde, stand

Fotos: Wilhelm, Kräling

Ein Bayer vor fünf Schwaben: Der BMW-Werksturbo wird von einer Porsche-Meute gehetzt

EW 476

Hier sehen Sie zum erstenmal, wie Schlagbohrmaschinen in Zukunft aussehen sollten.

Und damit Sie wissen, worauf es bei einer modernen Antriebsmaschine ankommt, sollten Sie sich den folgenden Text gut durchlesen.

Es sind Menschen, die mit Bohrmaschinen arbeiten.

Entsprechend sollten Bohrmaschinen den menschlichen Bedürfnissen angepaßt sein.

Das fängt beim Griff an. Er muß so gestaltet sein, daß er gut in der Hand liegt und auch bei längeren Arbeiten die Hand sowenig wie möglich ermüdet. Eine günstige Gewichtsverteilung verhindert zusätzlich das Bestreben der Maschine, sich aus der Hand winden zu wollen.

Der Druckschalter sollte so dimensioniert sein, daß er sicher zu bedienen ist und man sich nicht die Finger klemmt. In diesen Druckschalter sollte eine Abschaltautomatik als Überlastschutz eingebaut sein.

Das Gehäuse sollte aus glasfaserverstärktem Polyamid sein. (Es gibt immer noch billigere Kunststoffgehäuse, die unter Belastung weich werden und sich in Lösungsmitteln auflösen können.)

Obendrein bietet nur dieses Gehäuse doppelten Schutz vor elektrischem Strom. Sowohl vom Inneren der Maschine als auch von außen – zum Beispiel beim versehentlichen Anbohren stromführender Leitungen.

All diese Dinge finden Sie beim „Boxer", der neuen Antriebs-und-Schlagbohrmaschine von Bosch.

Ein 350-Watt-Motor mit einer Leistungsabgabe von 180 Watt sorgt für die nötige Kraft, und zwar auch, um alle Vorsatzgeräte damit anzutreiben. Unter der extrem hohen Schlagzahl von 47000 Schlägen pro Minute wird selbst der härteste Beton weich wie Butter.

Wieviel darf der Spaß kosten?

Bei diesen Leistungsmerkmalen werden Sie sich über den Preis wundern. Soviel sei nur gesagt: Der „Boxer" ist die preisgünstigste Antriebsmaschine, die Sie von Bosch bekommen können.

Der neue „Boxer" von Bosch. Bei Ihrem Fachhändler können Sie ihn ab sofort in die Hand nehmen.

BOSCH

Auto-Reparaturanleitungen

Für den technisch versierten Autofahrer und den Auto-Fachmann

Jeder Band mit ca. 100 Seiten, ca. 180 Abbildungen, Maß- und Einstelltabellen **DM 16,–**

Doppelausgaben = [*] **DM 22,–**

Lieferbar sind:	Bestell-Nr.
Alfa Romeo 1750 (Berlina, GT Veloce, Spider Veloce)	179
Audi/Audi 80/Audi Super 90/	
Audi 60/60 L/60 Variant/75	123
Audi 80 (80 L, 80 S/80 GL, 80 LS)	212
Audi 100 (S, LS, GL, Coupé S)	238
Austin Maxi 1500/1750	197
Bedford (Lkw)	43
BLMC 1100/1300/Morris/MG/Austin/ Riley/Wolseley	151
BLMC 1800 (Austin Morris)	136
BMW 501–502	48
BMW 700	105
BMW 1500/1600/1800/1800 TI	110
BMW 1502/1602/1802/2002/2002 ti ●	239/240
BMW 2000/2000 CA/TI/CS/tilux	128
Borgward Isabella – Goliath (2 Takt)	34
Chevrolet Oldsmobile	187
Chevy II	85
Citroen Ami 6	78
Citroen Ami 8	192
Citroen 2 CV 4/2 CV 6 (bis 1973)	189
Citroen D (ID 20, ID 21, DS 20, DS 21, DS 23, Super, Special) ●	217/218
Citroen DS 19	53
Citroen GS/Club	196
Citroen ID 19	59
Citroen Dyane 4 und 6	177
DAF 44	130
DAF 55	207
Datsun 100 A/120 A (Cherry)	200
Datsun 1200/120 Y	204
Datsun 1400 (Serie 510) 1600/1800 (Serie 610, Bluebird)	209
Datsun Violet	236
DKW F 102	126
DKW 3-6 – AU 1000	37
DKW-Junior/DKW F 12	69
Fiat 500 NUOVA	52
Fiat 600–600 D	46
Fiat 124/124 S (bis 1969)	125
Fiat 124/124 S/124 Special T (ab 1970)	195
Fiat 124 Sport/Spider/Coupé	149
Fiat 125/125 S	142
Fiat 126	230
Fiat 127	190
Fiat 128	191
Fiat 131 Mirafiori	237
Fiat 132 (GL/GLS)	231
Fiat 1100–1200 (1956–1967)	114
Fiat 1300–1500	87
Fiat 1800–2300	106
Ford Anglia/Perfect	68
Ford Capri – Typ 1300/1500/ 1700 GT/2000 GT/2300 GT/2600 GT	168
Ford Capri II (alle Modelle)	232
Ford Consul 315, Corsair, Cortina, Capri, GT (engl. Modelle)	97
Ford Consul/Granada ●	242/243
Ford Cortina 1,3 l/1,6 l/GT/GXL/2,0 l	175
Ford Escort 1100/1300/GT	164
Ford Comet/Falcon-Dreigang/ Getriebe autom.	63
Ford Taunus 12 M (1,2 l) 1959	49
Ford Taunus 12 M P 4 (V-Motor)	72
Ford Taunus 12 M/15 M (P 6 Frontantrieb)	119
Ford Taunus 15 M – 17 M (1959)	41
Ford Taunus 15 M – 17 M (ab 1961)	67
Ford Taunus 17 M/20 M (2,3 l) ab 1964	99
Ford Taunus 1,3 l/1,6 l/1,6 GT/ 2,0 ab 1970	171
Goggomobil Isar T 600–T 700	60
Jaguar 2,4/3,4/3,8 Liter	157
Lancia Flavia	75
Mazda 616/RX-2 ●	210/211
Mazda 1000/1300	208
Mazda 818/RX 3 ●	227/228
Mercedes 180 a – 190 b	70
Mercedes 180 D – 190 D (nur Motor)	73
Mercedes 190 – 190 SL	54
Mercedes 220, 220 Sb, 220 SEb ●	79/ 80
Mercedes 200/190 c (bis 1968) ●	159/160
Mercedes 200 D/8, 220 D/8 ●	172/173
Mercedes 200-8/230-4 (1973–1975)	249
MG (MGB – MGA – MGA 1600), MGA 1600 (MK II)	92
MG Midget/Austin Healey (Sprite)	95
NSU Prinz I, II, III, IV, Sportprinz	61
NSU Prinz 1000/1000 L/1000 S/ 1000 C, 110/110 S/SC/1200/1200 C/	
NSU TT, NSU TTS	148
Oldsmobile F 85	89
Oldsmobile Chevrolet	187
Opel Kadett B, Rallye, Olympia-A, GT 1100 und 1900	161
Opel Kadett C	213
Opel Ascona (bis 1974)	186
Opel Manta (bis 1974)	185
Opel Olympia, Rekord (1954–1963)	44
Opel Olympia, Rekord (ab März 1963)	91
Opel Rekord B (ab 1965)	115
Opel Rekord C/Commodore A/Sprint	133
Opel Rekord II (ab 1972) ●	220/221
Opel Commodore B (GS/GSE) ●	205/206
Opel Diplomat	104
Opel Kapitän (bis 1963)	50
Opel Kapitän/Admiral (ab 1964)	103
Opel Blitz	57
Peugeot 104	247
Peugeot 204	113
Peugeot 304	184
Peugeot 403	45
Peugeot 404	71
Peugeot 404 (Benzin-Einspritz-Motor, Jaeger-Kupplung, Diesel-Motor)	86
Peugeot 504 (alle Mod. außer Diesel)	233
Renault Dauphine (Ondin, Gordini, Floride)	88
Renault 4 (ab 1970)	194
Renault 5 (L, TL)	214
Renault 6 (ab 1970 alle Modelle)	193
Renault R 8/Major/R 10	76
Renault R 12 (L, TL, TS, TR, Gordini)	229
Renault 15–17	223
Renault 16 (alle Modelle) ●	244/245
Rootes Imp/Hillman/Singer/Sunbeam	118
Rover 2000 TC	176
Saab 95/96/Sport (2-Takter)	108
Saab 99 (alle Modelle) ●	215/216
Saurer (Lkw)	12
Simca 1100	147
Simca 1300/1500	100
Simca 1301 S/1501 S	225
Simca (Aronde 1200 – Flash 1300)	47
Skoda 440/445/450	81
Skoda 1000 MB	127
Sunbeam Rapier/Alpine	143
Toyota Corona 1500/1600/1700/1900	180
Toyota Corolla 1100/1200	181
Toyota Crown 2300	156
Triumph Herald/Spitfire/Vitesse	109
Triumph 1300	120
Triumph 2000	135
Unimog 401–411	56
Vauxhall Victor 1600/2000	146
Vauxhall Viva (1158 ccm)	144
Vauxhall Viva/Firenza 1,25-/1,6-/1,76-/2,3 l	248
Volkswagen 1200 (bis 1963)	VW
VW 1200 A/1300/1500 (Käfer) 1964–1967	122
VW 1200 1300/1302/1302 S/1303/ 1303 S/1500/1600/Karmann-Ghia/ 181 (ab 1968 bis 1974) ●	198/199
VW 1500/1600/TL/Variant	163
VW 411/412/412 E	201
VW Passat	219
VW Golf/Scirocco	235
VW Transporter (ab 1968)	202
Volvo 140 (B-20-Motor)	188
Volvo 121/122 S/123 GT/144 ●	131/132

Sonderbände:

Anzugsdrehmomente Europäer, Japaner und Amerikaner 63–70	162
Autoelektrik – Pannenhilfe in Theorie und Praxis	234
Die Beleuchtung am Motorfahrzeug	203
Die Drehstromlichtmaschine	226
Einstelldaten PW (Europa und USA) Modelle 1962 und 1963	93
Einstelldaten 1964/1965 Europäer	107
Einstelldaten Amerikaner 1964/1965	111
Einstelldaten Europäer 1966–1968	129
Einstelldaten Amerikaner 1966/67/68	137
Einstelldaten Europ./Amerikaner 1969	145
Einstelldaten Europ./Amerikaner 1970	156
Einstelldaten Europäer/Amerikaner/ Japaner 1971/1972	178
Elektronik im Motorfahrzeug	222
Moderne Testmethoden	241
Strom- und Spannungsregler	40
Umweltschutz und moderne Vergasertechnik	224
Vergaser-Handbuch ●	165/166

MOTORBUCH - 7 STUTTGART 1 - POSTFACH 1370

DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN **Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370, T. 64 20 31**

Versandkosten Deutschland: Ab DM 48,– portofrei. Versandkosten europ. Ausland: DM 5,50 (nur Nachnahmeversand). Bitte liefern Sie mir sofort:

Name

Straße

Ort (PLZ)

Eigentumsvorbehalt gemäß § 455 BGB · Erfüllungsort und Gerichtsstand Stuttgart ams 20/76

Marken-WM

zu erwarten. Selbst die größten Optimisten in den BMW-Reihen gaben ihrem Turbo kaum mehr als eine Stunde Durchstehvermögen. Nach dem Ausfall des überstarken Coupés verfügten die Schwaben noch über fünf Turbo-Porsche, die durch die drei weiteren, jedoch leistungsmäßig unterlegenen Bayern-Coupés niemals gefährdet wurden.

Gefährdet war jedoch bis zum Endlauf in Dijon der Titelgewinn von Porsche. Die Schwaben, die am Anfang der Saison bereits als sichere Sieger der Marken-Weltmeisterschaft für Spezial-Produktionswagen (Gruppe 5) galten, sahen im Laufe der Saison ihre Felle davonschwimmen: Ihr einziger Werksturbo 935 strandete bei sieben Wertungsläufen dreimal.

BMW wußte die Porsche-Schlappen zu nutzen: Jeweils eins ihrer drei verkappten Werks-Coupés der BMW-Tuner Schnitzer und Faltz sowie des englischen Hermetite-Teams hatte nach den Porsche-Ausfällen die Nase vorne und sorgte für Punkte auf dem BMW-Konto.

Vor dem Endlauf in Frankreich lagen beide, Porsche und BMW, punktemäßig gleichauf, so daß die diesjährige Marken-WM zu einer rein deutschen Angelegenheit geriet.

Dijon mußte also die Entscheidung bringen. Dieser Umstand war für die Schwaben Anlaß genug, mit dem bisher stärksten Aufgebot in einem Lauf zur Marken-Weltmeisterschaft anzutreten: Neben zwei Werksporsche 935 in Martini-Farben konnten die Mannen aus Zuffenhausen noch auf die Unterstützung dreier privater Turbo-Porsche bauen, die mit mehr oder weniger großer Werkhilfe für das Rennen in Dijon präpariert worden waren.

„Wir wußten von vorneherein, daß uns der Turbo Probleme bereiten würde. Für uns waren die Einsätze deshalb reine Testfahrten, die uns Aufschluß über die Haltbarkeit der Kraftübertragung bringen sollten", erläuterte BMW-Rennleiter Jochen Neerpasch das Werks-Engagement von BMW in der Marken-WM. „Obwohl unser Turbo kein Rennen durchgestanden hat und jedesmal mit einem Defekt an der Kraftübertragung ausgeschieden ist, sind wir froh darüber, soweit gekommen zu sein. Zum anderen freuen wir uns auch, der Marken-Weltmeisterschaft noch ei-

Kunst-Stück: BMW-Coupé mit Millimeterpapier-Bemalung . . .

nen spannenden Impuls gegeben zu haben", resümiert Neerpasch die vergangene Saison.

Der Turbo-Motor des BMW-Coupés, den es in zwei Exemplaren gibt und der selten Schwierigkeiten machte, wird künftig (1978) auch in einem Mittelmotor-Coupé seine Arbeit verrichten. Aus Kapazitätsgründen soll dieses Auto in Italien bei Lamborghini in der vom Reglement geforderten Mindeststückzahl von 400 Exemplaren gebaut werden.

Um der Marken-Weltmeisterschaft im nächsten Jahr erneut Spannung zuteil werden lassen, baut die BMW-Motorsport GmbH neue 3.5 CSL-Coupés auf, denen zwar die technischen Erkenntnisse der vergangenen Saison zugute kommen, die aber trotzdem noch nicht als echte Porsche-Konkurrenz zu sehen sind. Neerpasch wird das BMW-Engagement deshalb erneut als „Versuchseinsatz" deklarieren.

Auch von der fahrerischen Seite her will BMW beim alten bleiben: Die Formel 1-Piloten Ronnie Peterson, Gunnar Nilsson und Hans-Joachim Stuck sollen weiterverpflichtet werden.

Im Gegensatz zu BMW ist für Ford nach den Worten von Europa-Sportchef Michael Kranefuß die Marken-Weltmeisterschaft für Produktionswagen in ihrer jetzigen Form uninteressant. „Für uns lohnt sich nicht einmal eine Teilnahme über Tuner, wie es BMW praktiziert", meinte Kranefuß, „weil wir mit einem schnell aufgebauten Turbo-Capri sowieso hinterherfahren würden und das Image von Ford nicht unbedingt zur Teilnahme am Motorsport zwingt."

Auch eine Neuentwicklung, wie sie auf der Basis des Mittelmotor-Autos Ford GT 70 eine Zeitlang im Raum stand, ist in der Rennsportabteilung von Ford Köln mittlerweile vom Tisch. Kranefuß' Begründung: „Für ein solches Auto ist die vom Sportgesetz geforderte Mindest-Stückzahl von 400 Exemplaren in zwei Jahren für einen Großserien-Hersteller wie Ford indiskutabel. Interessant wäre die Sache für uns erst, wenn das Reglement eine Stückzahl von 500 Stück pro Jahr vorschreiben würde."

Endgültig mag aber Michael Kranefuß dem Produktionswagen-Sport nicht den Rükken zu kehren, nachdem er ihn einst entschieden gefordert hat: „Wir bauen für die nächstjährige Deutsche Rennsportmeisterschaft zusammen mit Erich Zakowski

. . . und sein 800 PS-Turbomotor

HOPPECKE-BATTERIEN

STARTSTARK
LANGLEBIG
WARTUNGSFREI

STARTSTARK
Innenliegende Zellenverbinder verhindern Spannungsverluste beim Starten und reduzieren die Kurzschlußgefahr.

LANGLEBIG
Durch spezielle Gitterlegierung sind Hoppecke-Batterien extrem langlebig. – Auch bei härtester Beanspruchung.

WARTUNGSFREI
Mit dem Hoppecke-AquaGen-System ist es erstmalig gelungen, Batterien wirklich wartungsfrei zu machen: Minutenschnell montiert, werden Hoppecke-Batterien und auch andere Fabrikate echt wartungsfrei. Hoppecke. Es gibt keine bessere Batterie. Denn Hoppecke ist in Forschung und Entwicklung immer vorn. Experten wissen das.

HOPPECKE-BATTERIEN
IMMER STARTKLAR

Accumulatorenwerk Hoppecke, Carl Zoellner & Sohn · Barbarossaplatz 2, 5000 Köln 1, Tel. (02 21) 219016

(Zakspeed) einen neuen Escort auf. Ich könnte mir vorstellen, daß wir mit einem solchen Auto in Turboversion auch sporadisch an der Marken-WM teilnehmen werden."

Porsche ist im Gegensatz zu den rheinischen Autobauern auch weiterhin richtig auf die Marken-Weltmeisterschaft für Spezial-Produktionswagen eingestimmt. Unbeeindruckt von den Knüppeln, die die Internationale Sportkommission CSI den nach vorne stürmenden Schwaben zwischen die Beine geworfen hat, will man im nächsten Jahr den Titel verteidigen.

Mit Reglements-Änderungen, getätigt während der Saison, sollte Porsche ein Denkzettel dafür verpaßt werden, daß ein Auto konstruiert wurde, in dem sämtliche Lücken, die das Reglement aufweist, einen positiven Niederschlag fanden. Schon beim ersten Rennen in Mugello standen Streitigkeiten mit den Sportkommissaren bei der technischen Abnahme an. Sie monierten die abgeflachte Frontpartie des 935, die nicht der des Serienautos entsprach, die Porsche aber in Erwartung aerodynamischer Vorteile dem Rennwagen verpaßt hatte.

Nirgendwo im Reglement jedoch ließ sich eine Passage finden, die diese Frontpartie verboten hätte. Trotzdem wollten die Abnahme-Kommissare dem Werksauto den Start verweigern, falls die Frontpartie nicht abgeändert würde. „Nur unsere Drohung, sofort aus Mugello abzureisen, wenn man uns weiter Schwierigkeiten macht, brachte die Sportkommissare zur Einsicht", erzählt Porsche-Rennleiter Manfred Jantke.

Der erzwungene Frieden war aber nicht von langer Dauer. Bald schon mußte sich Porsche den CSI-Gewaltigen beugen: Nach intensiver Suche hatte man einen Punkt gefunden, der die Schwaben zu einer technischen Modifikation zwang. Denn nach der Regelauslegung der Sportbehörde durfte kein Bauteil aus dem Motorraum herausragen.

Der Ansaug-Trakt des Ladeluftkühlers lugte beim Porsche jedoch aus dem Motorraum und bezog seine Frischluft über eine Öffnung im Heckspoiler-Aufbau. Nach dem CSI-Beschluß, der sechs Wochen vor dem Wertungslauf am 30. Mai auf dem Nürburgring in Kraft trat, war Porsche gezwungen, umzubauen. Der Turbolader des 935 mußte künftig seine Ladeluft von dem raumsparenderen wassergekühlten Ladeluftkühler beziehen. Aus der Neukonstruktion ergaben sich Probleme und zwei Ausfälle hintereinander, nachdem der 935 bereits vor dem Umbau den Wertungslauf in Silverstone nicht überstanden hatte.

Zweiter Titel: Porsche gewann auch in der Sportwagen-WM

Feldherrn-Gespräch: Jantke (Porsche) und Neerpasch (BMW)

Deshalb auch die Notwendigkeit für Porsche, sich beim Endlauf noch einmal so stark zu engagieren, um das gesteckte Ziel zu erreichen. 1977 soll der Titel mit denselben Fahrern wie in diesem Jahr verteidigt werden, allerdings wird im nächsten Jahr ein Zwei-Wagen-Team aufgeboten.

An ein Engagement in der Sportwagen-Weltmeisterschaft (Gruppe 6) wie in diesem Jahr denken die schwäbischen Autobauer nicht mehr. Porsches Interesse an jenem Wettbewerb, wo man bereits nach dem vierten Wertungslauf in Pergusa vorzeitig als Weltmeister feststand, ist nach dem Rückzug von Renault Alpine, dem einzig ernstzunehmenden Gegner, eingeschlafen.

Der eigens für dieses Championat gebaute zweisitzige Rennwagen 936, eine Mischung aus den erfolgrei-

Ergebnisse Marken-Weltmeisterschaft (Gruppe 5): 1. Ickx/Mass (Porsche Turbo 935) 1019,590 km = 310 Runden; 2. Wollek/Heyer (Porsche Turbo 935) 1 Runde zurück; 3. Stommelen/Schurti (Porsche Turbo 935) 7 Rd. zur.; 4. Evertz/Kinnunen (Porsche Turbo 935) 10 Rd. zur.; 5. Haldi/Müller (Porsche Turbo 935) 13 Rd. zur.; 6. Quester/Krebs/Peterson (BMW 3,5 CSL) 14 Runden zurück.

Endstand der Marken-Weltmeisterschaft: 1. Porsche 122 Punkte; 2. BMW 96; 3. Ford 9; 4. De Tomaso 6; 5. MG 3 Punkte.

Ergebnisse Sportwagen-Weltmeisterschaft (Gruppe 6): 1. Mass/Ickx (Porsche Turbo 936) 2:41:23,89 Stunden, 500 km = 152 Runden; 2. Depailler/Laffite (Renault Alpine) 2:41:49,98; 3. Jabouille/Jarier (Renault Alpine) 4 Runden zurück; 4. Joest/Barth (Porsche 908 Turbo) 8 Rd. zur.; 5. Lapeyre/Jaussaud (Lola T 286) 8 Rd. zur.; 6. Wollek/Godel (Porsche 908/3) 12 Runden zurück.

Stand der Sportwagen-Weltmeisterschaft nach sechs von sieben Läufen: 1. Porsche 120 Punkte; 2. Alpine 45; 3. Lola 40; 4. March 33; 5. Osella 32; 6. Alfa und Chevron je 15; 8. McLaren und KMW je 8; 10. Rex 6; 11. Cheetah 4 Punkte.

chen Typen 908 und 917, kommt ins Museum und wird lediglich noch bei den 24 Stunden von Le Mans Pistenluft schnuppern, jenem Wettbewerb, den dieses Auto auch 1976 gewonnen hat.

Der große Statist der Sportwagen-Weltmeisterschaft, die noch weniger beachtet als die Marken-Weltmeisterschaft über die Rennbühnen der Welt lief, heißt Renault Alpine. Die Franzosen, die sich reelle Titelchancen ausrechnen konnten, scheiterten an chaotischen Team-Verhältnissen, die Renault-Rennleiter Gérard Larrousse niemals abzustellen vermochte. Auch den Fahrern war das Glück nicht immer hold: Die wohl größten Lachsalven ernteten die nervösen Renault-Piloten, als sie beim vierten Wertungslauf in Pergusa aus der ersten Startreihe im Rückwärtsgang anfuhren und sich kurzzeitig nach hinten bewegten.

Während die Sportwagen-WM nach dem Rückzug von Porsche und Renault endgültig tot sein wird, liegt die Zukunft des Langstreckensports in der Marken-Weltmeisterschaft für Spezial-Produktionswagen. Gerüchte besagen, daß außer Porsche und BMW im nächsten Jahr auch Ferrari und Jaguar werksseitig in der Marken-Weltmeisterschaft vertreten sein werden.

Zusätzlich aufgewertet wird diese Rennserie durch die Ausschreibung der Deutschen Rennsportmeisterschaft für Gruppe 5-Autos. Wagen aus dem deutschen Championat werden mit Sicherheit mit Starts in der Marken-WM für zusätzliche Belebung sorgen.

Der ANSA-SOUND

HABEN SIE IHN SCHON AN IHREM FAHRZEUG?

ANSA-SPORTAUSPUFFANLAGEN mit ABE für Matra-Bagheera 1300 und viele andere Fahrzeuge.

Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Reilingen
Sauerbruchstr. 3+6, Tel. 0 62 05/67 67, Telex 04 65 980

Geschmack kann wechseln. Die Marke bleibt Mac Baren's.

Man trinkt nicht immer denselben Wein, wechselt häufiger die Krawatte: Es gibt so viele schöne Dinge! Deshalb bietet Mac Baren's auch für jede Geschmacksrichtung den richtigen Tabak. Vom milden Cavendish bis zur würzig-kräftigen Mixture. Und das alles zu einem günstigen Preis, wie man ihn für diese wertvollen Direkt-Importe kaum vermutet.

Mac Baren's
Tobaccos of international distinction

Alleinimport:
Joh. With. von Eicken
THE HOUSE OF FINE PIPE TOBACCO

Altmeister

Hans Heyer gewann erneut die Deutsche Re

Der Remscheider Rennfahrer Werner Schommers war sauer. Denn der vorletzte Lauf zur Deutschen Rennsportmeisterschaft, der ADAC-Bilstein-Super-Sprint auf dem Nürburgring, sollte nach dem Willen der technischen Kommissare ohne ihn und seinen Escort stattfinden.

Was die Regelwächter an Schommers' Renn-Escort monierten, ist bei sämtlichen Spitzenautos der Rennsportmeisterschaft üblich: eine nach Wettbewerbs-Gesichtspunkten geänderte Hinterachsführung.

Der damit kurzfristig gefährdete Start des Rennens rief Ford-Ingenieur Thomas Ammerschläger auf den Plan. Der Ford-Mann marschierte mit dem Regelbuch in der Hand zu der Technischen Kommission und belehrte die Herren eines Besseren: einen Passus, der eine derartig modifizierte

Wieder Meister: Hans Heyer. Chance bei Ford für eine Rennkarriere: Armin Hahne im Escort (unten).

ortmeisterschaft.

Achsführung verbiete, gebe es im Reglement nicht.

Großes Interesse an der Austragung des Rennens hatte ein Fahrer, der sich an diesem Wochenende vorzeitig zum neuen Meister küren lassen wollte, nachdem er bereits 1975 zu diesen Lorbeeren kam: Hans Heyer.

Mit vier Siegen im Laufe dieser Saison legte der 33-jährige Heyer, der im Escort-Team von Erich Zakowski unter Vertrag ist, den Grundstein für seinen erneuten Titelgewinn. Streitig gemacht werden konnte Heyer der Titel lediglich noch von seinem Team-Kollegen Klaus Ludwig. Beide Escort-Fahrer lieferten sich auf dem Nürburgring einen packenden Kampf, bei dem sie sich laufend in der Führung des Zweiliter-Feldes abwechselten.

Für Hans Heyer bestand aber von seinem Punkteguthaben her kein unbedingter Siegzwang. Er ging mit 30 Zählern Vorsprung in diesen Meisterschaftslauf und mußte lediglich Dritter werden, um abermals Titelträger zu sein. Heyer belegte Platz zwei hinter Ludwig, der sich in der kommenden Saison nach einer Ford-Order voll auf die Formel 2-Europameisterschaft konzentrieren soll.

Eine ähnlich geartete Rennfahrer-Karriere, wie sie Ford dem 27 Jahre alten Klaus Ludwig angedeihen lassen will, planen die rheinischen Autobauer auch mit einem weiteren jungen Mann, der sich am Steuer eines Zakspeed-Escort allerdings erst noch bewähren muß: Armin Hahne.

Der 21jährige Zahntechniker-Lehrling und jüngste Bruder des ehemaligen Formel 2-Piloten Hubert Hahne hat eine Reputation für dieses Handwerk vorzuweisen, auf die schon Hans Heyer bauen konnte. Denn Jung-Hahne holte sich seine erste Pisten-Erfahrung im Renn-Kart und wurde 1975 Vize-Europameister in dieser Motorsport-Disziplin. Hahnes Einstand beim Super-Sprint verlief denkbar günstig: Sechster im Training und Siebter im Rennen.

In den Reihen des Zakowski-Teams ist man mit dem Ausgang der diesjährigen Meisterschaft (Heyer und Ludwig auf den ersten beiden Plätzen) ebenso zufrieden wie in den Vorstandsetagen der Kölner Ford-Werke. △

Die Empfangsstarken für den wirklich großen Empfang!

Steigen Sie jetzt um auf die **elektronischen fuba-Autoantennen.**

fuba hat das komplette Programm. 4 Typen für verschiedene Einbauformen.

Sie tun sich selbst einen Gefallen, wenn Sie ausdrücklich **elektronische fuba-Autoantennen** verlangen!

BETA-33 für Heck - Dach - Front - Seitenanbau – mit federndem Edelstahl-Kurzstab – schwarz –

BETA 34 dto. – mit schwarzem Kurzteleskop

BETA 4 Unterblech-Autoantenne – nur Kugelpfanne und Stab sichtbar

BETA 5 elektronische Frontscheiben-Autoantenne

integrierte Antennenverstärker · sehr guter Empfang in allen Rundfunkbereichen · klein und leicht einzubauen · besonders servicefreundlich im Falle evtl. Beschädigung · modernes Styling!

Hans Kolbe & Co Nachrichtenübertragungstechnik Postfach 49 3202 Bad Salzdetfurth

Hans Kolbe & Co fuba ANTENNEN

Hans Kolbe & Co fuba elektronik

Deutsche Rennsport-meisterschaft

Und damit das so bleibt, bestehen bei Zakowski und Ford bereits konkrete Pläne für die nächste Saison, wo erstmals Wagen der Gruppe 5 (Spezial-Produktionswagen) zugelassen sind, wie sie 1976 bereits in der Marken-Weltmeisterschaft gelaufen sind. Zwei noch aufzubauende Renn-Escort will Erich Zakowski im Auftrag von Ford in den Wettbewerb schicken. Die Fahrer-Frage ist allerdings noch nicht geklärt.

Was für das Zakspeed-Team längst zur Gewohnheit wurde, sucht man bei Opel gegenwärtig noch vergeblich: Erfolg. Opel-Sportchef Helmut Bein gibt sich aber realistisch: „Wir konnten in diesem Jahr mit einem so kurzfristig präparierten Kadett nichts anderes erwarten als Probleme." Auch auf dem Nürburgring war den Rüsselsheimern, die ihr Engagement wegen des motorsportfeindlich eingestellten amerikanischen Mutter-Konzerns über den renommierten schwäbischen Opel-Tuner Günter Irmscher abwickeln müssen, kein Glück hold. Als Achter gestartet, fiel Kadett-Fahrer Walter Röhrl mit abgebrochenem Ventil in der 31. von 44 Runden aus.

Auch das nächste Jahr wird für Opel und Tuner Irmscher noch zur Durststrecke geraten. Dennoch ist geplant, zwei neue Kadett GT/E in den Wettbewerb zu schicken, die auf die Kommandos von Walter Röhrl und Formel Super VW-Fahrer Manfred Trint hören sollen.

Mit ähnlichen Schwierigkeiten hatte das bayerische Schnitzer-Team in der abgelaufenen Rennsaison zu kämpfen. Schnitzer-Pilot Albrecht Krebs fiel mit seinem BMW allein viermal aus oder kam nicht mehr in die Punkte-Wertung. Ungeachtet des diesjährigen Mißerfolgs wollen sich die Bayern auch 1977 an diesem Championat beteiligen. Dann allerdings mit zwei BMW, die mit Saug- oder Turbomotor eingesetzt werden können.

Von der fahrerischen Seite ist neben Albrecht Krebs, der wahrscheinlich wieder einen Schnitzer-BMW steuern wird, ein Großangriff geplant: Hans-Joachim Stuck soll, will man Gerüchten glauben, ebenfalls am Volant eines von Schnitzer vorbereiteten Gruppe 5-Rennwagens sitzen.

Beeinflußt werden könnten die Schnitzer-Zukunftspläne durch ein eventuelles Werks-Engagement von BMW in

Favorit der Division 1: Toine Hezemans siegte dreimal hintereinander im Porsche turbo des Tebernum-Loos-Teams

Verfolger: Porsche-Kremer mit Wollek

. . . Team Max-Moritz mit Kelleners . . .

. . . und die Porsche Carrera-Privatfahrer

der Deutschen Rennsportmeisterschaft. Sicher ist nämlich, daß die BMW-Motorsport GmbH an einer Rennversion des BMW-Modells 320 arbeitet. Unklarheit besteht aber noch darüber, ob dieses Auto vom Werk oder über Tuner eingesetzt werden soll.

Fahren will auch Jörg Obermoser wieder im nächsten Jahr. Ungewiß ist lediglich, welches Auto er lenken wird. Denn ähnlich wie Schnitzer sind auch die BMW-Fahrer Obermoser und sein Teamchef Dieter Basche nicht genau über die BMW-Absichten orientiert.

In der Division über zwei Liter Hubraum, die in der vergangenen Saison zum reinen Porsche-turbo-Cup geriet, sind mit Sicherheit wieder die Autos der Kölner Rennstallbesitzer Georg Loos und Gebrüder Kremer sowie der schwäbischen Max-Moritz-Truppe mit von der Partie. Das Tebernum-Loos-Team präsentierte sich in diesem Jahr am erfolgreichsten: Fünf Siege hintereinander, die ersten drei für Toine Hezemans, beim Super-Sprint siegte wie zuvor in Hockenheim der zweite Loos-Pilot Tim Schenken. Für Privatfahrer dürfte dagegen die Finanzierung der Saison 1977 Probleme mit sich bringen. Der Umbau ihrer bestehenden Autos zu Spezial-Produktionswagen wird sehr viel Geld verschlingen.

Um mehr Geld ging es 1976 bei den Spitzenteams der Deutschen Rennsportmeisterschaft, die sich kurz vor Ende der Saison zu der „Interessengemeinschaft Produktionswagen-Team Motorsport" (IPT) zusammengeschlossen haben. Weil die Kosten durch Anschaffung und Vorbereitung der Autos nach den Richtlinien der Gruppe 5 weiter stark steigen, wollen die Teams nicht mehr wie bisher auf ein angemessenes Preisgeld verzichten. Abhilfe soll entweder ein Generalsponsor schaffen, der die Rennsportmeisterschaft 1977 mit einer halben Million Mark unterstützen müßte, oder ein sogenannter „Industriepool".

Im letzteren Fall würden die in dem Championat vertretenen Autohersteller durch Einlagen den Preisgeldtopf finanzieren. Sollten die geforderten Mittel nicht garantiert werden können, sieht sich ein Großteil der Profi-Teams nicht mehr in der Lage, 1977 an der Meisterschaft teilzunehmen. *-kai-*

Weitere Sportberichte ab Seite 169

Favorit der Division 2: Hans Heyer sicherte sich den Titel zweimal hintereinander mit dem Ford-Zakspeed-Escort

Verfolger: GS-BMW mit Obermoser . . .

. . . das Schnitzer-Team mit Krebs . . .

. . . und der Irmscher-Kadett mit Röhrl

Facts im neuen mot 20

Sonderservice: Alles über Reifen
Rechtzeitig vor dem Winter ohne Spikes erscheint in einem zusätzlichen Heftteil der mot-Sonderservice: Alles über Reifen. Dazu gehört auch ein Test der neuesten Winterreifen.

Ford contra Opel
Mit einem breitgefächerten Modell-Programm kämpfen Ford und Opel um Marktanteile. mot zeigt das aktuelle und künftige Angebot der beiden Automobilfirmen. Welche Trümpfe stechen?

Test: Peugeot 604
Welche Verbesserungen das erste Produktionsjahr im Detail brachte, prüft mot ausführlich am Jahrgang 77.

Großaktion: Wer hat das beste Licht?
Wie gut oder schlecht Autoscheinwerfer wirklich sind, testet mot an 15 gängigen Autos.

VW setzt auf Diesel
Die Serie der besonders sparsamen VW-Modelle beginnt zunächst mit dem Golf D, in einigen Monaten folgt der Passat D. Einzelheiten dieser fortschrittlichen und leistungsfähigen Konstruktionen in Heft 20.

Fiat 127: Begehrtes Objekt
Auf den Gebrauchtwagenplätzen ist der Fronttriebler derzeit sehr beliebt. Worauf ist beim Kauf speziell zu achten?

mot Die Auto-Zeitschrift

Heft 20 ab 6. 10. bei Ihrem Zeitschriftenhändler

Mit Extrateil: Alles über Reifen.

Abteilungsleiter Styling
mit mehreren Jahren Berufserfahrung.

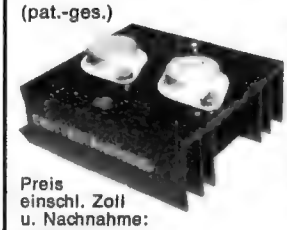
Kommen Sie zum Porsche-Team!

Dr. Ing.h.c.F. Porsche Aktiengesellschaft
Personalleitung (KR 28), Porschestraße 42
7000 Stuttgart 40 (Zuffenhausen)
Tel. 0711/8203-700

Style PORSCHE

EMITTER-ZÜNDUNG
(pat.-ges.)

Schwedisches Qualitätserzeugnis!



Preis einschl. Zoll u. Nachnahme:
DM 89,50

Beachtliche Benzinersparnis · Gesenkte Oktanzahl 90–93 · Max. 45 000 V Zündspannung · Wartungsfrei · 100% Kaltstart · Exakte Zündzeiten über den gesamten Drehzahlbereich · Für alle minus-geerdeten Autos 6- oder 12 V, 2- oder 4-takt, unbegrenzte Zylinderzahl · Einfachste Montage (für jeden Laien) · Zwei Kabel und zwei Schrauben! (Kein Eingriff in die El-anlage) · Montierungsanweisung folgt mit.

1 Jahr Garantie

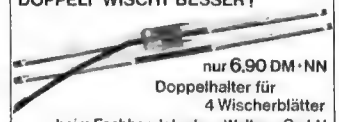
WERNER-ELEKTRONIK S 872 00 Kramfors

Groß zum Wohnen — Klein zum Reisen!

●Stabilbau-Caravan ●problemloser Aufbau ● 2 Typen 6 bis 18qm ● bis 7 Schlafplätze ● kein „fahrbares Zelt"
● Farbprospekt anfordern
● 10 Jahre Garantie!
● ab DM 4 000.–

REIMANN FALT CARAVAN
ZELTCARAVAN DM 1495.–
8705 Zeilingen/Main
Würzburger Strasse 223

DOPPELT WISCHT BESSER!

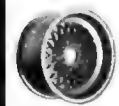


nur 6,90 DM · NN
Doppelhalter für 4 Wischerblätter
beim Fachhandel oder: Wolters-GmbH
3000 Hannover, Alte Döhrener Str. 8

ABSOLUT NEU
INLIGHTMATIC 12 V
Schaltet Pkw-Innenl. verzögert ab, d. h.: Licht b. Gurtanl., Auffinden d. Zündschl., Verlassen der Garage, 5–50 sec einstellb., Schaltl. 8 A f. a. Pkw, 1 J. Gar., 18,50 DM, NN + Porto
Schwarz Technics 8656 Thurnau Pf. 8

PREISKNÜLLER

RAID-Lederlenkräder TÜV-frei f. viele Typen 134,- DM (genaue Angabe des Fahrzeug-T.)



Mahle-BBS mit TÜV-Gutachten oder ABE
6x13 BMW 316-320 i 186,- DM
7x14 BMW 518-3.0 CSi 199,- DM
5x13 Audi 50, 80, Golf, Alfasud, Scirocco, Passat, Polo 142,- DM
6x13 Golf, Scirocco 156,- DM
Alle Preise inkl. MwSt., Vers p. NN.

Auto-Sport-Versand-Schrade
Postf. 1409, 6972 Tauberbischofsheim

raid-Lederlenkräder
TÜV-frei für viele Typen NN DM 137,— inkl. MwSt. (genaue Angabe des Fahrzeug-Typs)
Peter Prang KG, 465 Gelsenkirchen
Bochumer Str. 52, Telefon 2 37 59

Schweizer Markenuhren
Spezialuhren für Autofahrer, Sportler, Ingenieure, Techniker und Geschäftsleute.
Exclusiv mit internationalem Flair! Katalog gratis!
UHRENIMPORT
1 Berlin 15, Fach 15 03 21/V

Auto-Schonbezüge

Lammfell-Bezüge
ab Fabrik — sehr preisgünstig. Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos
und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name _____
Straße _____
( ) _____
Ort A 21

ERICH HUND
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
325 HAMELN
Telefon 0 51 51 / 76 25
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

H = Gewerbliche Anzeigen, die nur mit Telefon-Nummer erscheinen.

Preisliste: Nr. 29
gültig ab 1. Januar 1976

Anzeigenschluß für die nächsten Ausgaben

Heft 22 erscheint am 27. 10. 76
Anzeigenschluß am 7. 10. 76
Heft 23 erscheint am 10. 11. 76
Anzeigenschluß am 20. 10. 76
Heft 24 erscheint am 24. 11. 76
Anzeigenschluß am 3. 11. 76

Abarth

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für A 112, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt AB u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 5130**

A 112 Abarth EX 58 HP Gr. 2, Bj. 73, 49 000 km, Getr. neu, Mot. überh., neue Konis, 155/70 x 13 usw. VB 5900.–. Tel. 0 21 71/5 26 95. 52 646

Suche gepflegten **TC Corsa/TCR** auch ohne Motor oder für Straße umgerüstet. T. 0 89/2 80 97 61 abends. 52 647

Alfa Romeo

AUTO NEUSER
Wir sind im
NEUWAGEN-ANGEBOT
immer interessant
85 Nürnberg, Röthenstelg 2–4
Telefon: 09 11/3 69 49 - 53 35 39

Ersatzteil-Expreßversand tägl. **Alfa Romeo Löbbert,** Aulgasse 69–73, 52 Siegburg, T. 0 22 41/6 41 14. 52 659 H

Alfetta 1,8 l, 4.76, 9000 km, Color, dk.-blau, LM-Felg., 185 ber., preisw. m. Garantie zu verk. 0 54 25/65 62. 53 059

Alfetta GT, 4.75, Colorv., Stereor., rot, 8000.– DM u. NP, 4 Aluf., nw. 6 x 14 f. Alfetta m. TÜV. Tel. 0 71 31/8 20 75. 53 060

Alfetta 1600 GT, wenig km, mit Garantie, weit unter Neupreis. Tel. 0 60 48/4 44. 53 063 H

Alfasud Ti, Bj. 3.75, 14 000 km, VB 8300.– DM. Tel. 0 75 51/6 19 22. 53 061

Alfetta GT, Bj. 4.76, 9000 km, rot, Color, Stereo, Alufelgen verkauft Tel. 0 52 41/1 21 11. 53 062 H

Alfetta GTV 2000, Vorführwagen, wenig km, sehr preiswert. T. 0 60 48/4 44. 53 064 H

Alfetta, 1,8, 6.75, 40 000 km, Rallye-Paket, ca. 135 PS, U.-Bügel, 6J x 185, Radio, U.-Schutz, Hohlraumvers., gepflegt. zu verk. T. 0 23 05/16 61. 53 067

Alfetta 1800 L, fast neuwertig, wenig km, mit Garantie. T. 0 60 48/4 44. 53 065 H

Alfasud E- und L-Ausstattung, ständig Gebraucht- und Vorführwagen auf Lager mit Garantie, zu günstigen Preisen. Tel. 0 60 48/4 44. 53 066

ALFA-Gebrauchtteile zu verk.
Unfallwagen gesucht.
Norbert Schmidt, 4150 Krefeld
— Meisterbetrieb —
Ispelstraße 35, Telefon 0 21 51 / 3 59 94

Montreal, Bj. 72, 60 000 km, 11 900.– VB, viele Extras. Tel. 08 21/9 69 31. 52 929

Alfetta GT, 7.75, 11 000 km, rot, Extras, Bestzust. Tel. 0 71 83/75 42. 52 930

Alfetta L, fabrikneu, noch nicht zugel., schwarz, Color, Stoff, weg. Übernahme eines Firmenwagens günstig zu verk. Tel. 0 40/6 04 87 36 Sa. + So. 52 932

Breiter 1750 GTV, 70er, ATM 9.78, v. Ext., 5500.–. Tel. Mo.–Fr. 0 23 02/6 63 25 65. 52 933

AR 2600 Spider, Bj. 64, m. Hardtop, überh., TÜV, 5500.– VB. 0 40/8 80 28 64. 52 934

Alfa Spider, 2,0 Ltr., Motor, Karosserie 1750, ATM 38 000 km, EZ 1. 8. 67, war 3 J. stillgel., TÜV 3.77, Radio, 2650.– VB. Tel. 0 70 42/55 74. 52 935

Verkaufe Alfa-Montreal, 7.76, Col.-Vergl., Stereoanlage, elektr. Fenster, heizb. Hecksch. usw. 2000 km, unfallfrei an Höchstbietenden, Farbe grünmet. Tel. 0 95 71/40 17, nach 19.00 Uhr 0 95 73/51 65. 53 669

Überh. Alfa-BLMC- u. Ferrari-Motoren mit Garantie im Tausch zu verkaufen. Tel. 0 21 22/4 53 07. 53 585 H

Montreal, Bj. 75, 12 000 km, Pr. VB. Tel. 0 55 51/5 12 24. 53 343

BERL. 2000, Bj. 73, 53 000 km, rot, Bestzust., Alu-Felg. 185/70, 9f. bereift, Radio/2LS, Koni-Stoßd., A-Gurte, U-Schutz, Hohlr.vers., NP 19 500.–, geg. Gebot! Tel. 08 21/48 93 03. 53 344

Neuteile u. AT-Motoren mit Garantie sehr preisgünstig, täglich Expreß von Firma F. Brunati, Grempstr. 21, 6000 Frankfurt/Main, Tel. 06 11/77 34 75. 53 583 H

Alfa sucht Telefon 0 40/5 50 50 38. 53 584 H

Preisw. E.-Teile Expreßversand tgl. Kolben + Büchsensatz ab 195.– DM. Auspuff kompl. 195.– DM. Stoßdä. einstellb. 33.– DM. T. 0 26 31/5 30 18. 53 586

Alfa-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. Solingen 4 53 07. 53 587 H

ALFA ROMEO AT-MOTORE 1300, 1600, 1750 und 2000, Prüfstand gel., m. Gar. zu verk. Tel. 0 60 73/95 07. 53 588 H

Montreal, orange, 5.74, 41 000 km, TÜV 7.78, alle Extr., Topzust., ev. Autotel. Pr. VS. T. 0 71 23/24 57 53 194

Alfetta GT 1600, Bj. 11.74, ca. 22 000 km, als Zweitwagen, in Bestzust. z. verk., VB DM 16 500.–. Tel. 05 61/1 51 13. 53 191

Alfa Romeo 1750 GTV, Bj. 68, TÜV 2 Jahre, 1300 Mot. 35 000 km, Rennlack., Stereo-Radio + Cass. u. Rec., Reifen neu, tot. überh., 3200.–. Tel. 04 61/2 72 10. 53 192

2000 Spider, grün, Bj. 9.75, 1. Hd., 14 000 km, Zust. neuw., ½ J. Garant., Zubeh.: Hardtop, LM-Felg., Radio, L-Ausstatt. (Überrollbügel etc.). NP 24 000.–, Pr. inkl. 11% MwSt. DM 16 500.–. Autohaus Engelhardt, Walsheim b. Landau/Pfalz, T. 0 63 41/78 16. 53 193 H

ALFETTA, 1,8, 121 PS, Bj. 7.74, TÜV 7.78, äußerst gut. Zustand, viele Extras, 66 000 km, VB DM 8900.–. Tel. 06 41/38 95 94. 53 342

Verkaufen. Suchen. Tauschen. Schnell und erfolgreich.

In Deutschlands größtem Automarkt. Sie erreichen mit Ihrer Gelegenheitsanzeige über 3 Mio. Autofahrer.

Berechnungsbeispiele:

private Gelegenheitsanzeigen (inkl. MWSt).

1 Zeile	=	3 mm	DM	18,90
2 Zeilen	=	5 mm	DM	31,50
3 Zeilen	=	7 mm	DM	44,10
4 Zeilen	=	10 mm	DM	63,–
5 Zeilen	=	12 mm	DM	75,60
6 Zeilen	=	15 mm	DM	94,50

gewerbliche Gelegenheitsanzeigen (zuzügl. MWSt).

1 Zeile	=	3 mm	DM	37,50
2 Zeilen	=	5 mm	DM	62,50
3 Zeilen	=	7 mm	DM	87,50
4 Zeilen	=	10 mm	DM	125,–
5 Zeilen	=	12 mm	DM	150,–
6 Zeilen	=	15 mm	DM	187,50

Anzeigen-Bestellschein auto motor und sport für eine Gelegenheitsanzeige

Bitte in Druckschrift und mit Kugelschreiber ausfüllen. **(Pro Buchstabe, Satzzeichen und Wortzwischenraum ein Kästchen).**

Motor-Presse Stuttgart, Anzeigenabteilung, 7 Stuttgart 1, Postf. 1042, Tel.: 07 11/21 42-2 58 o. 2 62

Bei telefonisch aufgegebenen Anzeigen kann keine Gewähr für die Vollständigkeit des Textes übernommen werden.
Diese Anzeige soll ab der nächstmöglichen Ausgabe unter der Rubrik _____

(Eigenständige Rubrik, wenn mindestens drei Anzeigen vorliegen. Sonst Veröffentlichung unter „Verschiedene")

_____mal unverändert erscheinen.

Kosten pro mm Höhe (1 Druckzeile = 3 mm Höhe) bei 43 mm Breite, für Privatanzeige DM 6,30 inkl. MwSt., für gew. Anzeige DM 12,50 zuzüglich MwSt.
Bei Chiffre-Anzeigen (nur zulässig bei Privatanzeigen) erhöht sich der Preis um DM 5,– inkl. Porto.

Anzeigentext: ☐ Privatanzeige ☐ Gewerbl. Anzeige

Die Anzeige soll (Bitte nur eine der 3 Möglichkeiten ankreuzen)
☐ mit folgender Anschrift ☐ nur mit meiner Tel.-Nummer ☐ unter Chiffre erscheinen.

Name/Vorname/Firma

Straße/Nr.

PLZ **Ort**

Rechtsverb. Unterschrift

Datum ams 20/76

Alfa Romeo

Alfetta 1800, Bj. 6.73, 66 000 km., s. preisw. Gebr. Weber, BMW-Händler, 5470 Andernach, T. 0 26 32/4 88 88. 53 196 H

Giulia, Bj. 72, TÜV 78, 3500.— DM. Tel. 07 11/62 21 38. 53 341 H

Alfetta GT, Bj. 75, 24 000 km, rot, Color, LM-Felgen, gut. Zust., Preis 14 500.—. Tel. 0 70 54/4 80. 52 814

Suche 235/60-13 auf 9" BBS, auch getrennt + 1 Rennsitz m. Kon. (Nomex o. ä.). Tel. 0 51 38/13 47, ab 18 Uhr. 52 815

Alfetta GT, Bj. 1.76, 18 000 km, unfallfrei, VB 16 000.—. T. 0 66 98/4 00. 52 816

1750 Berlina, Bj. 70, 69 000 km, 1a-Zustand, wie neu, v. Extras, DM 4000.—. Tel. 0 77 02/7 10. 52 817

2000 GTV Gruppe 1 zu verk., v. Extr., wie Überrollb., kurze Achse usw. Tel. 0 95 62/81 61. 52 818

Suche gebr. Hardtop f. Alfa Romeo Spider, Bj. 69. Tel. 0 21 25/1 54 01. 52 819

Tausche **VW 1303 Cabrio LS,** gegen **Alfetta 1,6,** Camaro CP oder Zagato. Gunter Maisch, Flurstr. 27, 6780 Pirmasens 17. 52 820

Alfa 1750 Spider, Bj. 68, TÜV 78, VB 2900.—, oder Tausch. M. Cwajgart, Ostheimerstr. 19, 5000 Köln 91. 52 821

Alfa-Barankauf, Tel. 07042/7647. 53 582 H

Alfasud Doppelvergaseranlage neuwert., 400.—. T. 0 41 29/5 65, ab 18 h. 52 822

Alfa Romeo Montreal, Farbe grün, Colorvergl., Frontspoiler, el. Fensterh., 19 500 km, Bj. 4.76, Preis DM 24 000.—, zu verkaufen. Tel. werktags 0 57 41/90 08-16 15. 52 648

ALFA ROMEO MONTREAL, rot, EZ 8.74, 21 000 km, TÜV 3.78, DM 15 800 VHB, Tel. 0 61 51/14 80 85. 52 649

Alfetta, 8.74, TÜV 8.78, 76 000 km, sinnvolle Extras, sehr guter Zust., VB DM 7600.—. T. 0 61 21/26 11. 52 650

Alfa Montreal, Bj. 2.76, 7300 km, met.-rostbraun, Stereo-Recorder, unfallfrei, NP DM 36 000.—, für DM 25 200.— abzugeb. T. 0 60 21/2 32 97. 52 651

Alfasud ti 3.75, 15 000 km, Radio, VB 8800.—. Tel. 0 22 41/2 78 15. 52 652

Montreal, 3.75, weiß, wie neu, DM 18 000.—. Tel. 0 67 42/30 57. 52 653

Giulietta Spider, Bj. 61, gut erhalten. TÜV 3.77, 111 PS, Neulack blau, Liebhaberstück VB 4700.—. 0 30/7 91 96 44. 52 656

2000 GTV, Bj. 72, TÜV 4.78, ATM, Alu-Felg., 185/70, Stereo, s. gepfl., VB 7000.—. Tel. 0 97 21/4 19 75. 52 657

Alfetta 1,6, 108 PS, Bj. 6.76, Vorführwagen, 8000 km, rot, heizb. Hecksch., Verbundglas vorn, Kopfstützen, Velour grau/blau, NP inkl. Stereoanl., DM 16 500.—, für **DM 13 000.—,** zu verk. P. Wiegers, Automobile, 49 Herford, Waltgeristr. 71, 0 52 21/44 37. 52 658

Alfa Montreal, Bj. 10.73, 40 000 km, rot, el. Fenster, sämtl. Extr., VB 19 000.—. Tel. 0 77 28/2 94 od. 8 78. 52 813

Amerikanische Wagen

Amerikanische Top-Autos
ungewöhnliche Preise
deutscher Service

GM CHEVROLET PONTIAC OLDSMOBILE BUICK Cadillac

bei Europas größtem General Motors Händler

AUTO-BECKER
4 Düsseldorf · Suttbertusstraße 150 · Tel. 0211/33 80 -1

53 432

Vergleichen Sie!

Camaro LT Coupé	DM 21 090,—
Firebird Formula 400	DM 22 644,—
Corvette Stingray	DM 32 750,—
Nova „Concours"	DM 20 868,—
Mercury Monarch Ghia	DM 21 650,—
Caprice Classic Lim.	DM 24 975,—
Caprice Station Wag.	DM 25 530,—
Oldsmobile Cuttlas	DM 24 420,—
Cadillac Eldorado	DM 41 625,—
Lincoln Cont. Mark IV	DM 45 732,—

1976er Modelle. Direktimport. Neuwagen m. Export-Ausstattung. Inkl. TÜV, Zoll, Fracht, Mwst. Alle weiteren Modelle auf Anfrage.

USAutomobile
MAAK + CO · 2 Hamburg 1 · Amsinckstr. 39
(ADAC-Haus) · Tel. (040) 24 34 38 + 24 35 01

BUICK CABRIOLET, Centurion, Bj. 72, TÜV 7.78, rot, innen schwarz, alle erdenkl. Extras, Garagen-Zweitwagen, nur 65 000 km, absolut neuw. Zust., von Privat, VB 14 500.— DM. Telefon 0 60 81/1 30 24. 53 070

Chevrolet Camaro Z28, EZ 1.75, 17 000 Meilen, 245 PS, VB 14 000.— DM. Tel. 02 41/50 21 91. 53 071

Weißer Mustang T5, Bj. 66, 67 000 km, Automatic, alle wichtigen Teile neu, Radio, VB 5500.— DM. Tel. ab 18 Uhr 0 72 31/1 47 69. 53 068

US auto-bab

Chevy, Ford, Buick,
Pontiac, Oldsmobile
neu u. gebraucht, günstig durch Eigenimport, ständig ca. 30 Fahrzeuge am Lager.
Neuendorfer Straße 2–4,
1000 Berlin 20, Telex 0 185 677,
Tel. 0 30/3 33 37 24

Ford Mustang T5/66, 175 PS, TÜV 8.78, 3800.— DM. Tel. 05 31/69 27 06. 53 069

Oldsmobile 98, Bj. 74, 210 PS, 33 000 km, 1a Zustand, Garagenwagen, Preis: 18 000.—. Tel. 0 21 51/59 91 39 ab 16 h. 53 345

Barank. sämtl. Typ. 0711/297266. 53 589

Oldsmobile-Custom-Cryser, Station-Car, 76, 24 000 km, alles Zubehör, inkl. Klima und 3 Sitzreihen. DM 19 500.—. Tel. 07 11/22 49 73. 53 437 H

Lincoln Continental, executive Limousine, 8 Pl., 4türig, garant. erst 22 000 M., bar, TV, Stereo, usw. sfr. 40 000.—. Tel. CH 0 34/22 28 65. 53 668

Wir zahlen Bargeld für amerikanische Gebrauchtwag. ALLSTATE MOTORS, Wiesbaden, Tel. 0 61 21/76 12 80

MUSTANG CABRIO

schneeweiß V8/202 PS, Mod. 69, br. Reifen (neu) autom. Getr., Dach-Radio, Spoiler, Hutze, TÜV 4.78, Motor ca. 18 000 km, für VB DM 6900.— zu verk. Tel. Düsseldorf 02 11/34 92 61. 52 823

Corvette Stingray, Bj. 71, TÜV 1.78, schwarz, 38 000 Meilen, DM 9900.—. Tel. 0 50 32/26 39. 52 825

US King Cars

60 × neu und gebraucht am Lager

Berlins erstes Spezialhaus für alle US-Fabrikate

am Nollendorfplatz

Die preiswerten Drei:	nur 19 900,—
Camaro Sport Coupé Autom. Servo	Vollausstg.
Chevi Nova Concours Lim. 4türig	Vollausstg.
Chevi Malibu Classic Kombi 5tür.	Vollausstg.
Firebird TRANS AM mit Vollausst.	23600,-
Stingray Corvette Targa Aut. Leder	33600,-
Buick Skyhawk mit Glasdach Aut.	23600,-
Blazer Cheyenne Geländewagen	ab 24900,-
US-Jeep CJ 5 + CJ 7 a. m. Autom.	19850,-

günst. Inzahlungnahme · Finanzierung
Kleiststr. 1, 1 Berlin 30 · 030/213 83 73

1a Gürtelreifen
für US-Automobile

Buick, Chevrolet, Chrysler, Cadillac, Ford, Mercury, Oldsmobile, Pontiac.
FR 78-14, HR 78-14, HR 78-15, LR 78-15, schlauchlos/Weißwand, inkl. MwSt.
pro Stück. nur DM 139,-

Versand per NN. oder Montage in unserem Fachbetrieb.
Mo.—Fr. 8 bis 12 und 13 bis 17 Uhr, Sa. bis 12 Uhr.

AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18, Tel. 06 11-41 90 42

Lincoln Continental, Bj. 72, 40 000 km, 1a Zustand, 2 Jahre TÜV, Vollklimaanlage, elektr. Scheibenheizung, el. Sitzverstellung, automatische Auf- + Abblendanlage, Quadrophonie, sämtlich. Zubehör, DM 19 200.—. Tel. 07 21/88 33 85, täglich bis 11 Uhr. 52 824

cae COERPER AUTO EXKLUSIV

US-Direkt-Import 1976
4 Düsseldorf-Heerdt — Am Handwerker Burgunderstr. 30, Telefon 02 11/50 16 05

Sofort ab Lager lieferbar: Pontiac Firebird 76, Corvette Stingray 76, Buick Skyhawk 76, Buick Regal Coupé 76, Cadillac Seville 76 u. Seville Spezial Coupé 2tür. 76, Camaro 76, Buick Skylark 76, Blazer-Cheyenne 76. Pontiac Safari-Station.

US-Cars — mit Garantie
Tiefstpreise
Mac Heinlein, 8 Mü. 19, Fafnerstr. 2, Tel. 089/1781248, Tx. 5215284

Stingray Corvette, Bj. 72, 38 000 km, TÜV 2 Jahre, dunkelbraun-met., 1a-Zustand, evtl. zu tauschen, nicht unter DM 17 000.— zu verkaufen. Tel. 09 41/6 33 60. 52 662 H

Ford Thunderbird, Bj. 72, wie neu, DM 12 800.— VHS, Inz. möglich. Tel. 06 21/85 50 17 u. 81 33 85. 52 663

Amerikanischer PKW, nur vollautomatisch, ca. 7–8 Lt., Mot., ab Bj. 74, in allerbestem Zust., geg. bar ges. Schriftliche Angebote an: Franz Engels, Frankenweg 22, 5300 Bonn-Beuel. 53 670

US AUTOMOBILE & ERSATZTEILE
Barretta & Co. 8 München 22, Reitmorstr. 8, Telefon 089 / 22 78 47

Buick Electra 225, Bj. 70, Bestzust., 30 000 M., met.-blau, Vinyldach, Klima-Anl., alle Extras, Eintausch mögl. Tel. 0 76 31/40 16. 52 660

Su. Amerik. Cabrio, ält. Bj. bis DM 2000.—, nur mit TÜV. Tel. 09 31/7 97 21, täglich von 11–15 Uhr. 52 661

Aston Martin

Aston Martin V8
Import u. Service. Merz u. Pabst Automobile, 7 Stuttgart, Alexanderstraße 46, Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

Audi NSU

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **NSU** 1000–1200 + TT, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt NSU u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postf. 5130**

Audi 80 Ls, 2tür., koralle, Mod. 74, TÜV 10.77, ca. 90 000 km, scheckheftgepflegt, guter Zustand, heizb. Heckscheibe, Verbundglas, autom. Gurte, H4-Scheinwerfer, im Okt. abzugeben, DM 5100.—. Telefon 07 11/66 66 33 54, 0 70 22/5 27 49. 53 072

Überrollbügel NSU TT, DM 350.—. R. Gassmann, Heinr.-Gyr-Str. 25, 7300 Esslingen-Brühl. 53 277

NSU-Rennfelgen (6½ x 12) und Teile für DM 300.— zu verkaufen. Tel. Di. bis Sa. von 8–16 Uhr 0 70 81/26 62. 53 671

AUDI 80 GT, 100 PS, Bj. 6.74, TÜV 78, 37 000 km, unfallfrei, m. Extras, VB 8700.— DM. T. 0 64 21/2 38 11, n. 18 h. 52 936

Audi 100 Coupé, Bj. 9.74, 50 000 km, 1. Hd., unf.-frei, Bestzust. 0 89/18 14 87. 52 937

RO 80, Bj. 71, m. Extr., sehr gepfl. 5800.—. Tel. 0 62 61/6 23 11. 52 938

Für Wankel Spider, Hardtop 250.— DM. Tel. 0 54 03/25 23. 53 728

RO 80, Bj. 73, 4200 km, TÜV 11.78, türkis, Alu-Felg., f. 10 000.— zu verk. Tel. 0 44 62/50 91, App. 468, v. 8–17 h. 53 011

80 GTE, 3.76, 12 600.—. T. 05 61/88 22 48. 53 189

Audi 80 L, Bj. 76, weg. Todesf. Melles, Lotterstr. 126, 45 Osnabrück. 53 195

Suche RO 80-Motor. T. 02 03/70 12 07. 53 346

EOX 21,50 per Nachn.

Neutraler US-Schriftzug f. Audi 80. Schmidt, Nördlinger Str. 33, 8804 Dinkelsbühl, 0 98 51/24 83. 53 777 H

Verk. NSU 1200 TT, Bj. 72, 37 000 km gel., tiefer, breiter, sinnv. Zub., DM 2600.—, verk. weit. Teile, auch Mot., Getr., Weber-Verg. kpl. m. Ansaugr. T. 0 21 96/61 16, Anruf nach 19 Uhr. 52 664

RO 80, Bj. 71, AT-Mot., 40 000 km, TÜV 5.77, 1. Hd., neu lackiert, VB 3000.—. Tel. 0 91 53/2 15 Kfz. 52 665 H

NSU Spider mit def. Motor, Bj. 66, TÜV 12.76, für DM 500.— zu verk. Ilse Flender, Gärtenweg 1, 8939 Bad Wörishofen, Tel. 0 82 47/51 23. 52 666

NSU Wankel Spider, April 68, 25 000 km, 2 Motore, 2 Getriebe mit Hardtop, 3800.— VB. Tel. 02 01/78 31 23. 52 667

RO 80, 11.72, v. Extr., s. g. Zust., v. Liebh., f. 5500.— DM. T. 0 27 61/34 95. 52 668

RO 80, EZ 11.12.72, Mod. 73, AT-Mot. 2000 km, AT-Getr. 12 000 km, TÜV 3. 78, Met.-Lack, Colorverglas., 7900.—. Tel. 0 26 02/30 00, J. Reusch KG, Alleestr. 18, 5430 Montabaur. 52 669 H

NSU TT Gr. 2, 75 PS, m. v. Zub., alles TÜV, rot-grün, VB DM 2500.—. Tel. 0 64 32/8 13 66, ab 17 Uhr. 52 670

Austin

ACHTUNG MINI FAHRER!

Alu-Rad **5 J x 10,** mit ABE für Mini 850 MK II, 1000 MK II, Cooper MK II und Clubman
nur **DM 89,—** + MwSt.
Händler bitte Angebot anfordern beim Alleinvertrieb f. Deutschland

TEVOG

TEVOG Techn.-Vertriebsorganisation GmbH, Postfach 71 06 26, 8000 München 71, Tel. 0 89/79 70 79

Achtung Liebhaber, Jubiläums Mini 76, schwarz-silber, Serie Nr. 0002, bek. aus AMS, neu m. Gar. Heusinger, Tel. 07 11/22 38 28, tagsüber. 52 673

Austin Healey Sprite, Froschauge, Zust. optisch-technisch wie neu, TÜV 5.77, viele E.-Teile, Pr. VB nicht unter 10 000.— DM. Bitte nur ernstgem. int. Anfragen. Joachim M. Wohlgeschaffen, Frühlingstr. 1, 8230 Bad Reichenhall, T. 0 86 51/49 09. 52 940

Su. Sprite Sebring od. Frosch m. Speichenräd., Bj. 58 od. 59. Chiffre A 20/52 941

Froschauge, dkl.-grün, TÜV 8.78, in excl. Zustand, Hardtop, Speichenr. + viel Zub., Ab 19 Uhr. 0 40/7 23 24 98. 53 672

Austin Allegro 1500, Bj. 3.76, v. Extras, VB DM 8700.—. T. 0 75 65/15 46. 53 673

SPRITE, Bj. 66, TÜV 1.77, gut. Zust., techn. i. O., VB 2500.—. 0 50 54/3 25. 53 073

Sprite MK II 63, rep.-bedürftig (Bremsen), TÜV 12.76, VB 1200.— DM. Tel. ab 18 Uhr 0 74 32/89 16. 53 074

Mini-Cooper-Innocenti, Bj. 8.74, opt. Zustand, günstig zu verk. DM 5500.—. Tel. 0 42 31/8 33 17. 53 075

AUSTIN-HÄNDLER
Altmann + Hansen GmbH & Co KG
56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 310711

AH Sprite, Bj. 68, BRG, innen schw. Leder, Mot. überh., Bremsen, Kuppl., Reifen (165/70 WL) neu, Sebringauspuff, Solex 40 DDH, Festpr. 3000.—. Tel. 0 52 54/27 73, 19—20 Uhr. 53 197

Mini Moke z. verk. T. 06 21/51 29 47. 53 198

Motor f. Innoc. 1300, 0 km, DM 1480.—, div. Z-Köpfe. T. 0 61 31/9 02 29. 53 347

Austin 850—1300 ccm AT-Motore liefert T. 0 26 31/5 30 18. 53 348 H

Billige Teile verkauft Telefon 0 21 05/44 96 von 11—19 Uhr. 53 590 H

Austin- und MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 53 591 H

Ersatzteil-Expreßversand tägl.
J. A. Woodhouse
GmbH & Co. KG
Kölner Str. 93 · 5000 Köln 40 (Marsdorf)
Telefon (02 21) 48 71 41 · Telex 08 881 059

Mehrere gebr. **Innocenti Cooper** abzug. P. Wiegers, Automobile, 4900 Herford, Waltgeristr. 71, 0 52 21/44 37. 52 671 H

Froschauge, 59, rechtsgesteuert, 2 Dächer, TÜV 7.78, VB DM 3200.—. Tel. 0 30/7 74 60 08. 52 672

S-Motor, neu, Longman-Teile, Renngetr., Alu-Bremsen. T. 0 60 71/4 23 41. 52 939

Mini 1001, Bj. 12.75, 9500 km, Alu-Felg. u. a. Extras, DM 6200.—. Zuschr. unt. Chiffre A 20/52 674

A. H. Froschauge, s. guter Zustand, überholt, neuer Lack. 0 61 42/4 25 38. 52 826

Sprite, Bj. 70, TÜV + Lack neu, km 60 000, rot, techn. + opt. ok, VB DM 4000.—. T. 0 98 61/20 92, zw. 19 + 20 h. 52 827

Froschauge, neuer TÜV, rac.-green, bildschön, alles neu, Zubeh., 8f. bereift, 5900.—. Tel. 0 72 22/3 39 13 oder 38 12 39. 53 439

Autobianchi

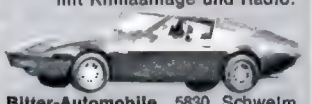
Neuwagensonderangebot
Autobianchi: A 112 Elegant
H. H., Kopfstützen, 6990,— DM
K.-H. KUPPERS, 516 Düren,
Nideggener Str. 96, Ruf 0 24 21/5 37 92

AUTOBIANCHI-CLUB BERGISCH LAND e. V. sucht Kontakt zu allen interessierten Autobianchi-Fahrern! Autob.-Club Berg.-Land, Am Weidenbusch 70, 5090 Leverkusen 3. 52 942

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Bitter Diplomat

Bitter Diplomat CD
(mit Opel-Aggregaten
Eleg. Coupé 2+2, 5,4 L V8,
230 PS, 1. Hand, gepflegt,
Vorführwagen, gold-metallic,
mit Klimaanlage und Radio.



Bitter-Automobile, 5830 Schwelm
Telefon 0 21 25 / 61 54 und 72 71
Telex 8591 950 bitt.

BMW

Der neutrale US-Schriftzug **für Ihren BMW!** In chrom o. matt-schwarz. Lieferung per NN. Autosport R. Kittel, 8 München 40, Elisabethstr 53. Tel. 0 89/18 08 98 — **22,50**

Verk. für BMW 6zyl., 3 45er Weber DCOE + Ansaugkrümmer, sowie eine 300° Nockenwelle. B. Breiteneicher, Lortzingstr. 8, 6800 Mannheim 1. 53 676

BMW V8-Teile preisg. abzug., Mot., Getr., Türen usw. T. 0 26 52/32 41. 53 678

BMW 3.2 S, TÜV 6.77 und Extras, DM 9500.—. Tel. 0 71 59/4 14 63. 53 679

ACHTUNG BMW FAHRER!

Alu-Rad **5½ J x 13,** TÜV-zugelassen für 1602, 1802, 2002, 1600-2, 1600 ti, 2002 ti, 2002 tii
nur **DM 138,—** + MwSt.
Händler bitte Angebot anfordern beim Alleinvertrieb f. Deutschland
TEVOG
TEVOG Techn.-Vertriebsorganisation GmbH, Postfach 71 06 26, 8000 München 71, Tel. 0 89/79 70 79

BMW 3.0 CSi, opt. wie CSL, Bj. 72/73, neues Triebwerk, 5000 km, Klimaanlage, Stereoanl., für DM 17 500.— zu verk. Tel. 0 25 94/32 18. 53 680

Austin Allegro — der Familienfreund

Schön · komfortabel · zuverlässig · sparsam!

Foto: Allegro 1500 (Zusatzscheinwerfer gegen Aufpreis).

Zu Familienpreisen:
1100, 45 DIN-PS **DM 8.590,-** 1300 Kombi, 54 DIN-PS **DM 9.890,-**
1300, 54 DIN-PS **DM 9.590,-*** 1500, 68 DIN-PS **DM 10.250,-***
Unverbindliche Preisempfehlungen. * Gegen Aufpreis mit Automatik

1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung · 8000 Service-Stationen in Europa!

Austin Leyland **Importeur: A. Brüggemann + Co GmbH, Harffstr. 53 4000 Düsseldorf, Tel. 0211/78181**

Suche Campagnolo Nr. 40512 5½ x 13 16 Spinnen (1 Stück) Höchstpreis. **Verkaufe** 4 Borranifelgen 5½ x 13 mit Semperit Steel 185 HR 13 430.—. Tel. 0 89/78 13 45. 53 675

BMW-UNFALLFAHRZEUGE
kauft zu Tageshöchstpreisen
Auto-Kautz, Telefon 02 21/36 20 63

BMW 02 Gr., 5.77, BBS, Slick neu, Smith, Alu-Tank, Scheibenbr. hi., m. od. ohne Einspr.-Mot., 1,6 L, 184 PS, Inz. möglich. T. 0 91 22/40 91. 53 351 H

BMW 3.0 CSi, Bj. 73, 58 000 km, Alpina-Aufmachung, Mahle, 7 J-Felgen, erstklassiger Pflegezust., DM 17 800.— inkl. MwSt. Tel. 02 01/67 08 04. 53 682

Suche Unfall 3.0 CS BMW. Telefon 06 21/40 36 35. 53 076

BMW 3.0 CS-L, Rennausführung, 230 PS, 30 000 km, 1a Zust., U.-Bügel, 2 Recaro LS, Resartglasscheiben 225/50 VR15, neu bereift, v. Extr., TÜV 78, Inzahlungn. mög. T. 0 73 33/55 91. 53 077

Wir suchen ab Baujahr 1974
alle BMW unfallfrei, bar
Auto-Graner, 79 Ulm, Tel. 07 31/6 86 38

BMW 2800, Bj. 11.69, TÜV 9.77, SSD, Halogen, Bereifg. 175HR14, 2 Kopfst., sehr gepfl., 5900.—. T. 0 71 54/2 26 04. 52 944

V8, 2,6 L, Bj. 63, rest., TÜV 11.77, VB 6500.— DM. T. 0 51 94/77 82. 53 078

DUNLOP
SP Sport Super

185/70 HR 13 tl	98,—
185 HR 14 tl	128,—
195/70 HR 14	126,—
195/70 HR 14 tl	137,—
195/70 VR 14	189,—
205/70 HR 14	135,—
205/70 HR 14 tl	145,—
205/70 VR 14	163,—
185/70 VR 15	167,—
215/60 VR 15	189,—
ER 70 VR 15	175,—

Versand per NN
FRITZ IHLE REIFENHANDEL KG
Tel. (0 72 21) 6 55 00/6 16 36
7570 Baden-Oos

BMW 1602 L, Sept. 74, 32 000 km, sehr gepflegt, div. Extras, 9910.— DM + 11% MwSt. Tel. 0 59 71/78 49. 52 943

Unfallwagen zu Tageshöchstpreisen gesucht. 0 23 23/1 07 25/86 06 Herne 1. 53 683

BMW 2002 Touring, Bj. 73, SSD, zahlr. Extras, VB 7500.—. T. 0 42 71/15 53. 53 684

Isetta 250, Bj. 57, T. 0 51 09/6 30 72. 53 677

2002 tii, Bj. 6.73, golf, 5-Gg.-Getr., Differentialsp., Radio, SSD, 1. Hd., 47 000 km. Tel. 0 70 83/28 88. 53 079

3.0 S, Bj. 9.72, met., Color, Servo, Radio, ATM 5000 km, Bestzust., verk. Tel. 0 52 41/1 21 11. 53 080 H

BMW 528, Bj. 6.75, 15 000 km, met., SSD, verk. Tel. 0 52 41/1 21 11. 53 081 H

Suche BMW **(520—528)** im Tausch geg. Brillanten, faire Konditionen, nur ernsthafte Interessenten. Angebote unter Chiffre A 20/52 945

Suche BMW 3.0 Si ab 74. 0 25 94/67 57. 52 946

ALPINA
Vertretung in Frankfurt
Wir bieten an für BMW 320 (528, 2002) kpl. Fahrwerksätze inkl. Tieferlegung, Radsätze 6½" hinten, 5½" vorne. Vergaseranlagen, Alpina-Sportsitze, Sportauspuffanlagen, elektr. Windflügel, kpl. Motoren und Tankanlagen, Frontspoiler. Preisliste gegen 1 DM in Briefmarken.
Verkauf · Montage · Service · Versand
AUTOCENTER GROMMISCH
6078 Zeppelinheim/Ffm., Esso a. d. B 44
Tel. 06 11/69 12 39

BMW 525, 4.74, TÜV 5.78, 79 000 km, Radio/Cass. Stereo, 4 Lautspr., SSD, get. Scheiben, Halo., Nebelscheinw., Reifen, Stoßd., Bremsen neu, fjordmet., techn. + opt. 1a, Pr. 12 800.— VHB. T. 0 71 71/7 24 15 zw. 12—14 Uhr. 52 947

Privatmann sucht BMW

2500—3,0, evtl. 520/28, ab Bj. 72, Barzahlung, hole sof. ab. Telefon 0 89/1 41 59 34. 52 948

BMW 2002 tii, Mod. 72, 78 000 km, 5-Gang, Sperre, Spoiler, Bügel, Kotfl.-Verbr., Radio usw., TÜV 10.77, VB 7900.—. Tel. 0 21 66/3 44 53. 53 349

Turbo 2002, TÜV, viele Extr., geg. Höchstgeb. zu verk. 0 49 28/7 14 ab 20 h od. 0 49 21/4 24 44, 8—17 h. 53 350

BMW 3.0 Si, Bj. 7.74, Radio, SSD, blau-met., sehr preisgünstig. Gebr. Weber, BMW-Händler, 5470 Andernach, Tel. 0 26 32/4 88 88. 53 209 H

Liebhaberfahrzeug, BMW 1600 Cabrio, 69, Bestzust., DM 6500.—, zu verk. Tel. 02 02/52 49 25. 53 352

BBS LM-Räder 7 x 14 u. 6 x 13 evtl. m. Reifen günst. vk. 0 52 51/6 32 30. 53 353

BMW 501, Bj. 55, TÜV 6.78, originale 67 000 km, 72 PS, Gebot ab 12 000.—. Cabrio Inza. mögl. T. 04 31/67 13 66. 53 354

LEICHTMETALLRÄDER
TÜV-frei f. BMW, ATS, BBS

5,5x13" + 185/70 SR 13 Uniroyal	214,-	—
6x13" + 185/70 HR 13 Pirelli	—	294,-
7x14" + 195/70 HR 14 Dunlop	300,-	340,-
7x14" + 205/70 HR 14 Dunlop	310,-	350,-
7x14" + 205/70 VR 14 Pirelli	362,-	396,-

Preise gelten f. das kpl. montierte und gewuchtete Rad, einschl. Achsabdeckungen, Bolzen + MwSt.
REIFEN-HOFFKEN, 5952 Neu-Listernohl, Tel. 0 27 22/74 62

»Die totale Motorrad-Information«

PS Die Motorrad Zeitung

Die neue Ausgabe wieder voll starker Themen:

★ Fahreindrücke und Technik der neuen BMWs

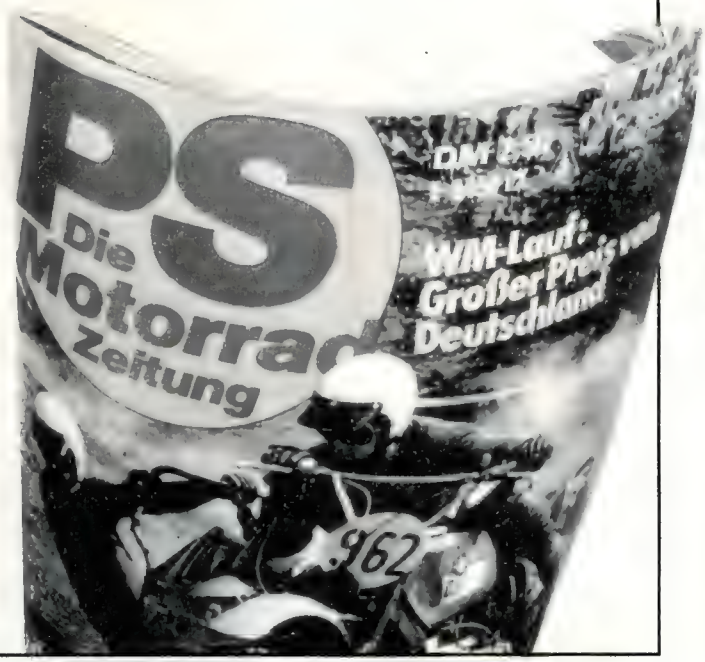
★ Endlich fertig: Van Veen OCR 1000

★ Neue Viertakter von Yamaha

★ 10.000 Meilen mit der Kawasaki Z 900

★ WM-Lauf auf dem Nürburgring: Der große Preis von Deutschland

★ Die Deutschen Straßenrenn-sport-Meister



Heft 10 jetzt neu bei Ihrem Zeitschriftenhändler

BMW

Glas-BMW 3.0 an Liebhaber zu verkaufen. Tel. 02 01/70 50 10. 53 681

Aus Renn-2002 billig abzugeben: 15 gebr. Rennreifen 13" Slick u. Regen, 1 Rohkarosse mit br. Kotflügeln, 1 Alutank 100 L. Aus Straßen-BMW, 18 000 km: 1 Motor 2,2 Ltr., ca. 180 PS nach Überholung 0 km, 1 5-Gang mit Kardanw., 1 KH Hinterachse 75% Sperre 3,9 : 1. Tel. 0 50 21/43 20. 53 355

2 L BMW-Einspritzmotor u. 5-Gang-Getriebe, 130 PS, VB 2200.— W. Saltuari, Feuerbachertalstr. 17, 7 Stuttgart 30. 53 356

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. Sa.-Nr. 02 34/5 26 66, n. 19 U. 6 56 48

328, 327, 507 BMW-Cabriolet gesucht. Franz Höflinger, Schleißheimer Str. 85, 8000 München 40. 53 201

2 Ltr.-Zyl.-Kopf, Kugel-Brennräume Weber 45 DCOE, 300° NW. T. 0 66 52/7 09. 53 202

BMW-Barankauf. T. 07042/7647. 53 592

100 BMW 518, neu+gebraucht ges. Auto-Graner, Tel. 07 31/6 57 88. 53 593 H

BMW 2800 CS, 71, 88 000 km, neu ber., Extr., 9500.—. T. 0 81 93/4 55. 53 203

BMW 1602 tl, 148 PS, Dopp.-Weber-Vergas., verkürzte Hint.achse, 185/70 SR 15 auf 7J x 13 Felgen, belüft. Bremsach., VB 6800.— od. Tausch Scirocco TS. T. 0 44 43/18 21 n. 18 h. 53 204

BMW 3.0 CS, Bj. 5.71, silb.-met., 85 000 km, sehr gepfl., VB 11 500.—, Tel. 0 91 27/81 86. 53 205

bicycling
Der neutrale U.S.-Schriftzug Präzisionsteil. Verchromt oder mattschwarz lieferbar.
B. Werner-Baberowski
4400 Münster, Postfach 8851
23,90 DM incl. MwSt. per Nachn.

BMW 3.0 S, Autom., Bj. 11.74, fjordmet., 50 000 km, Radio, Anh.-Kuppl., get. Scheiben, unfallfr., scheckheftgepfl., 18 400.—. T. 0 22 41/6 50 10. 53 206

Barank. sämtl. Typ. 0711/297266. 53 597 H

Wie Werkserenncoupé, Motor 250 PS, neu, 5-Gang, neu Schwarz Verbreiterung, Flügel, Spoiler, Felgen 3tlg. 9" 245/60 x 14, alles TÜV, geg. Gebot. T. 02 11/30 61 38 od. 0 21 82/92 24. 53 208

Neue BMW ab 316—520 kurzfristig lieferbar. Auch f. Exp. Anfragen unter Chiffre A 20/53 188

BMW 2800 CS zu verk., 63 000 km, Bj. 71, 7800.—. Tel. 07 11/41 25 85. 53 210

Unf. BMW 2,8 L, Bj. 73/74, 5500.—. Tel. 0 66 21/7 16 56. 53 211

2002 tl, 71, 140 PS, 5-Gg., Ha-Sperre, Radio usw. T. 0 89/8 12 37 71 53 212

4 BBS-Felg. für BMW 320, 6 x 13, DM 660.—. Tel. 0 61 95/7 33 10. 52 833

BMW-Gebrauchtteillager, täglich Expreßversand, Einbau und Reparatur möglich. Tel. 0 52 32/8 85 75. 53 594 H

BMW sucht 0 40/5 50 50 38. 53 595 H

Suche BMW-Unfallwagen u. Totalschäden geg. Höchstpr. Tel. 0 52 32/8 85 75. 53 596 H

BMW-Unfallwagen ab Bauj. 1970, Tageshöchstpreise, Gebrauchtteile aller Typen. Joisten, 5 Köln 1, Moselstr. 1, Tel. 02 21/21 30 82. 53 598

BMW-Unfallwagen Barankauf. Telefon 0 26 71/77 82. 53 599 H

BMW 700 LS, Bj. 63, AT-Motor, Radio, fahrber., VB 500.—. T. 0 76 41/5 11 41. 53 440

ALBERT
Hochleistungs-Nockenwellen für BMW 1600/2000/2002 310 Grad, Serien-Lagerpassung, die billigsten PS (158 PS/DIN im 2002 ti od. tii)
Telefon 00 43 - 53 32 - 24 83
Direktversand nach Deutschland

Traum-Alpina 2002, 150 PS, Bj. 10.74, Superlack. 0 23 23/2 22 02, Dickhaus. 52 681

BMW GT mit 2002 ti-Mot., Sonderausf. Tel. 07 11/72 51 99, tagsüber. 52 682

BMW-Mot., 2 l, 210 PS. 0 81 46/3 48. 52 683

Uniroyal M+S plus
solange Vorrat reicht

155 SR 12	77,27	175 SR 14 P tl	130,38
135 SR 13	55,57	185 SR 14 P tl	145,20
155 SR 13 tl	91,42	185/70 SR 13	111,33
165 SR 13 tl	101,89	195/70 SR 14	161,82

Preise inkl. MwSt., Versand per NN.
Bieberer Str. 25, 8050 Offenbach, Tel. 06 11/81 38 38
BF-Reifenhandel

BMW Alpina 2002, 165 PS, 8.73, TÜV 77, 66 000 km, 5-Gg., Sperre, Rennfahrwerk, Verbreiterungen, v. Extr., NP über 25 000.—, Preis 13 500.— VB. Tel. 0 53 62/27 01. 52 685

BMW Touring 2000, 8.71, m. v. Extr. (NP über 25 000.—), 185 PS (eingetr. 140), 205/70 auf 8 J 13 (TÜV 8.76) weg. Neukauf v. Fam.-Wag., m. Mot.-schaden (Lager), evtl. m. Ersatzt. zu verk., VB DM 4500.—. Franz Angele, Wiesenweg 38, 7954 B. Wurzach 1. 52 829

BMW-Glas 1600 GT, TÜV 8.78, 4900.— DM. Tel. 09 11/26 21 75. 52 830

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für BMW, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt BMW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

BMW-Getriebe f. 02-Typen: 1 5-Gg. AT-Getr., 800.—, 1 4-Gg. AT-Getr., 500.—. Tel. 0 52 21/8 26 31. 52 831

BMW 320, 10.75, 21 500 km, Colorgl., 185/70, VP 14 500.—. 05 21/4 04 03 60. 52 382

320-Vertrag, sof. lieferb., m. erhebl. Nachlaß abzugeb. Chiffre A 20/52 678

DIE BESTE ADRESSE!
neu von Autosport R. Kittel

Integrierte Zusatzscheinwerfer mit CIBIE-Weitstrahler H2-Birnen für Ihren BMW 316—318.

HAL'EXTRA
Kompl. m. Birnen + Befestigungst.
DM 298.—
Mont. ca. 30 min. ohne Bohren + Schneiden.

Händler bitte R 3-Angebot anfordern bei Alleinvertrieb:
Autosport Kittel Großh., 8 München 40, Elisabethstr. 53, Tel. 0 89/18 08 98

BMW/V8, rep.-bed., m. Mot. 3,6 L, ohne Wasserpumpe zu verk., VB 7000.–. Chiffre A 20/53 199

BMW 528, Autom., Bj. 5.76, km 9000, el. SD, Color, Alu-Felg., Scheinw.-Wisch-Wasch, el. Fensterh. hinten u. vorn, Stereo-Radio, granatrot-met., 15% unt. NP abzugeb. Tel. 06 61/7 56 44. 52 834 H

GOODYEAR
G 800 Grand Prix mit weißer Schrift
185/70 VR 13 TL 122,–
195/70 HR 14 127,–
205/70 VR 14 TL 156,–
185/70 VR 15 153,–
Tel. 0 67 52 / 29 58 und 23 00
frachtfrei ab 4 Stück

1600 Touring, Bj. 72, TÜV neu, Halog., heizb. Hecksch., Cass.-Radio, gelb. Tel. 0 79 46/25 52. 53 207

BMW 2002, Gr. 2, ca. 210 PS. 0 81 46/3 48. 52 684

BMW Alpina 2002, 150 PS, 71, 69 000 km, Alpina-Fahrwerk-Felg.-Armatur., alles TÜV, Extr., VB 7300.–, Topzust., TÜV Mitte 77. Tel. 02 03/79 13 37. 52 676

Sonderangebot

	Uniroyal		Michelin	
165 SR 13	R 180	72,28	ZX	79,36
165 HR 13	R 240	85,08	XAS	93,82
165 HR 14	R 240	90,68	XAS	99,84
175 SR 14	R 180	91,68	ZX	100,84
175 HR 14	R 240	108,11	XAS	118,88
185 HR 14	R 240	120,10	XVS	131,90
155 SR 15 tl	R 180	79,58	ZX	87,52
165/70 SR 13 tl	R 180	75,–	ZX	84,13
175/70 SR 13 tl	R 180	86,–	ZX	95,23
185/70 SR 13	R 180	86,–	ZX	86,85
185/70 HR 13	R 240	97,–	XAS	121,04
185/70 HR 14 tl	R 240	135,70	XVS	144,24
195/70 HR 14	R 240	135,–	XVS	163,22

Preise inkl. MwSt., Versand per NN.
Bieberer Str. 25, 6050 Offenbach, Tel. 06 11/81 38 38
BF-Reifenhandel

3,2 i CS Bertone Coupé, Garagenw., neuer Werksmotor, el. Antennen u. Fensterbetätigung, Radio, hellbraune Lederpolsterung, Farbe altweiß, für DM 8500.– netto zu verkaufen. Tel. 0 52 31/2 29 35. 52 677

BMW 2002 ti Alpina, 180 PS, Kotfl.-Verbr., Front- + Heckspoiler, 65 000 km, neu. Motor 7500 km, Extras, 5-Gg., ZF Leichtmetallkuppl. 100 L + R-Tank. Tel. 0 61 04/7 30 22. 52 679

BMW + PORSCHE Gebrauchtteile-lager, tägl. Expreßversand, Alt- u. Unfallwagen gesucht. AZ-Sehnde/Hannover, Tel. 0 51 38/10 11. 52 675 H

Privat ges.: BMW-Coupé 2800 od. 3.0 CS, CSI, Bestzust., SD. 0 89/7 93 19 39. 52 950

BMW 503 Coupé 58, Topzust., 20 000.–, zu verk. Su. gr. PKW. T. 0 28 02/ 41 29. 52 951

BMW V8 2,6 L, Bj. 58, guter Zust., TÜV 8.78, VB. T. 0 73 04/61 55. 52 952

Verk. V8 3,2 L, Bj. 62, TÜV 2.78, Extr. m. E.-Teilen, VB 3800.–. Tel. 02 21/88 21 14 abends. 52 953

Suche CSL, Rennlook, ab Bj. 73, TÜV 78, Ang. b. m. Foto. Chiffre A 20/53 674

BMW 2002 tii, Bj. 73, **4000 km,** z. vk. Tel. 07 21/55 44 84 od. 81 50 38. 52 949

Borgward

Isabella Coupé, Bj. 60, silbergrau, div. Teile neu, bzw. ausgetauscht, TÜV neu, Ersatzt., VB DM 3000.–. Tel. 06 81/58 11 01. 53 685

Borgward Isabella Coupé 1960, 75 PS, creme, ca. 160 000 km, 1. Besitz, 2. Originalmot., SD, Radio, viele Extr., TÜV 77, VB DM 4800.–. Tel. 0 22 21/36 41 30. 52 686

Isabella, Bj. 61, 1. Hand, TÜV 9.78, sehr guter Zust., 2500.–. 0 42 40/5 60. 53 213

In Sachen Auto Ankauf + Verkauf **Die beste Adresse!** Spezialität Sport- und Exklusivwagen

Aus unseren aktuellen Angeboten!

Merc 350 SE, 75, m-blau, 14500 km, AG
Merc 450 SE, 75, weiß, 21200 km, Ra.
Merc 450 SE, 76, silber, AG, Alu-Felgen
Merc 450 SEL 6,9, 76, silber, 13000 km
Merc 250, 76, rot, 150 km
Merc 280 SE, 75, silber, 32600 km, LH, HH
Merc 280 E, 76, rot, 900 km, Alu-Fe, Schiebed
280 SLC, 75, weiß, 5500, Schiebedach, Radio
Ferrari 365 GT 4 2+2, rot, 74, 20600 km
Ferrari Dino 308 GT 4, 75, 46900 km, el Fe
Ferrari 246 GT Spider, 73, gelb, 41500, Stereo
Jaguar XJ 12 Coupé, 75, silber, 26700, Airc
Jaguar XJ 5,2, Lim, 73, silber 12450,–
Porsche 924, 76, weiß, 19100, get Scheiben
Ford Mustang T 5, Cpé, 72, m-braun, Aut
Monarch Lim, 75, blau, 28800 km, Autom
RR Bentley Continental S III Cpé, 63, d-grün
RR Bentley S II, 61, braun, Airc, el Fe
RR Bentley T, 74, silber, 24100, alle Automat
RR Camargue, 75, d'blau, 8100, alle Aut, Airc
RR Bentley S II, 59, met-grau, 23700 M, T

● 1000 Autos neu + gebraucht ● autorisierter Fachhändler ● Sofortlieferung ● individuelle Beratung ● Werksgarantie ● Ersatzteilversorgung ● Deshalb scheuen wir kein. Preisvergleich

Mercedes, BMW, Porsche ständig gesucht

Corvette, 75, weiß/met-blau
Caprice, 75, weiß/bronze
Oldsmobil 98, 76, weiß, 13700, Airc
Camaro LT, 74, rot, 18500 km 15950,–
Alfa 1600 GTJ, 76, rot, 11400 km
Alfa 1300 Spid, 75, rot, 2600 km, Ra
Alfa GTV, Cpé, 75, rot, 26000 km
Alfa Montreal, 75, braun, 14000 km

1000 AUTOS - neu u. gebraucht
An + Verkauf Ihr Vertrauenspartner
AUTO-BECKER 4 Düsseldorf Suitbertusstr. 150 Tel. 0211/3380–1

53 431

Isab. TS, Bj. 58, TÜV 10.77, Mot. km 30 000, Polyesterkotfl. vo., SD, Lieges., v. Zub., FA. Metal., Garw., abg. Nov. 76, VB 3000.–. T. 0 71 71/59 46 ab 17 h. 52 687

Bugatti

Wir können es noch billiger!

Bugatti-Bausatz ab DM 3383,–
fahrfertig ab DM 13900,–
+ MWST
EL-KG, Frankfurt,
»BUGATTI-Bau, 6360 Friedberg-4«
E. Walter, Jagdhaus, Tel. 06031/14515
Farbprospekt gegen Schutzgebühr von DM 5,– in Briefmarken, schicken wir Ihnen gerne zu.

Bugatti Replica, Bj. 5.76, 1.6 L, 50 PS, Prachtstück, rot/schwarz, TÜV abgen., 1a, v. VW-Betrieb aufgeb., Pr. VHS. Bremen 04 21/66 60 40/49. 52 688

Wir klopfen keine Sprüche
unser Bugatti-Nachbau kann sich sehen lassen!

Komplett-Bausatz DM 4975.–+MwSt., auch fahrfertige Fahrzeuge! (Vermietung) **SCHEIB GmbH CLASSICCAR,** 8800 Ansbach, T. 09 81/34 37. 53 214 H

Ahk-Bugatti Replica, Bj. 76, weiß, voll Chrom-Ausstattung, DM 16 000.–. Tel. 0 40/78 51 46. 53 441

Buggy

APAL·BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER · AUTOMOBILE
605 Offenbach · Wilh.-Leuschnerstr. 38
Tel. 0811/854824
4 Modelle. Fertigfahrzeuge TÜV abgen. Bausätze und Zubehör Prosp. 2,– in Briefmarken

Maplex Super Buggy, NP 12 000.–. Winterfestpreis DM 7800.–, Bj. 76. Tel. 0 30/3 01 53 22, abends. 53 686

SUPERGELEGENHEIT: Neuer Apal-Jet, Lederlenkrad, Schalensitze, breite Reifen mit allen Eintragungen, TÜV abgenommen, DM 8650.–. Tel. nach 19.00 Uhr 0 22 97/5 84 od. 2 08. 52 956

Autohaus Stuttgart – Ulm ● Ausfahrt Aichelberg – Süd
APAL BUGGY-BAU 7325 Boll ● Badstraße 50
07164 3460 Fertigfahrzeuge ● Bausätze ● Zubehör
Samstags geöffnet! ● Ausführliche Gutachten, TÜV Bericht DM 4,–

Buggy Apal Jet, Bj. 73, 44 PS, lilamet., Extr., 235er Reifen, TÜV eingetragen, Porsche-Armaturen. S.-Sitze, sehr gut. Heizung, abs. winterfest, VB 6200.–. T. 06 11/49 16 06, ab 14 Uhr. 52 954

BUGGY REIFEN
sämtliche Reifen für alle Buggy-Typen sofort lieferbar, sehr günstig in der „60" Serie mit weißer Beschriftung.
REIFEN-HENNIG KG
62 Wiesb.-Amöneburg, Tel. 0 61 21/6 42 85

Suche HAZ-Buggy. Tel. ab 19 Uhr 06 21/33 37 48. 52 955

Karmann GF, techn. u. opt. 100%ig, auch Tausch. Karbach. T. 0 26 05/22 74. 53 082

APAL-CORSA Hardtop + Sommerverdeck, TÜV 7.78, VB 8100.–. T. 0 22 61/4 13 83. 53 083

BUGGY-L · BUGGY-C · JET · CORSA
FERTIGFAHRZEUGE – BAUSÄTZE – ZUBEHÖR
APAL BUGGY-SHOP
D-7071 Leinzell Tel. 0 71 75/62 63
JÜRGEN F. WIRTH INGENIEURBÜRO
Ausf. Farbprospekt + TÜV-Berichte DM 4,– (Scheck od. bar)
WINTER-PREISE

Buggy Apal G, TÜV 8.78, rot-met., VW-Mot. od. Porsche 356 B-Mot., Schätzpr. 9800.– f. 7500.– od. Höchstgeb. sofort abzugeb. Löffler. Telefon 0 81 51/1 51 51. 52 957

Achtung! Fertig vormontierte Bausätze DM 2600,–, alle TÜV und auf Lager. **Günter Siegel** APAL-BUGGY'S, 5275 Bergneustadt, Fichtenstr. 22, Tel. 0 22 61/4 13 83/5 19 45. Ausführliche Prospekte 2,–

Buggy-Treff an jed. 1. Sonnt. i. Mon., ab 11.30 h: Gaststt. „Burghof", 4000 Düsseld.-Kaiserswerth; su. Verbind. m. and. Buggy-Club. Zuschr. unt. Chiffre A 20/53 215

Apal C, blau/weiß, opt. Ausführung, viel Zubeh., TÜV 78. T. 0 61 22/1 25 43. 53 216

Buggy Apal Jet, EZ 3.75, 2 Motoren, v. 5½ J. h. 8 JJ, Extras, VB 4800.– DM. Tel. 07 11/26 08 22. 53 217

Buggy-Bausätze preiswert ab Lager, TÜV geprüft. K. Röder, Nevigeserstr. 186, 5600 Wuppertal, Tel. 02 02/78 11 48 od. 76 36 41. 53 357

Cadillac

Cadillac Eldorado Cabriolet, Bj. 75/76, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel. 0 65 85/8 07. 52 835

Suche linken Kotflügel u. Haube für 67er Cadi. Tel. 0 30/66 57 17. 52 836

Cad. Coupé Eldorado 74", alle Extras, Neupr. DM 61 000.–, DM 35 000.– incl. MwSt. T. 0 52 51/2 29 33, ab 20.30 tägl. 53 442

Chevrolet

Chevrolet-Corvette, Bj. 75, Targa, unfallfr., Bestzust., VB 20 000.– DM, Inz. mögl. Tel. tagsüber 0 21 02/4 68 06, abends 0 21 01/2 56 40. 52 838

Stingray Targa, 5,7 l, 72, el. Fenst., Rad., Sonderlack. T. 0 71 61/7 99 81. 53 220

Chevrolet Camaro TL, 2.76, 18 000 km, silber, Automatic, Fensterheber, Vinyldach, Stereo-Kass., NP 25 000.– DM, VB 17 900.– DM inkl. MwSt., Autotel. kann für 1800.– DM übernommen werden. Tel. 07 11/79 30 70. 53 359

Autobarankauf
Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).
Harald Rochel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/2 65 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

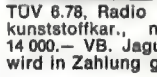
Stingray ab Bj. 73 ges. 0 52 03/36 35. 53 221

Stingray Targa 72, gen.-überholter Mot., 12 500.– DM. T. 07 11/62 21 38. 53 358

Suche Corvette, auch defekt. Telefon Gesch.-Zeit 0 93 42/5 91 90. 53 360

Stingray-Teile. Tel. 0 60 31/1 31 01. 53 600 H

Stingray-, GM- u. FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 53 601 H



Seltenheitsfahrzeug Corvette Stingray Coupé, Bj. 63, Alu-Felg., neue Reifen, TÜV 6.78, Radio + Cass.-Rec., Vollkunststoffkar., neue Lackier., Pr. 14 000.– VB. Jaguar E od. Mangusta wird in Zahlung gen. T. 0 89/5 23 30 47. 53 687

Corvette Targa ab 69 gesucht, evtl. defekt, leichter Unfall o. Motorsch. T. 0 60 92/5 28 od. Chiffre A 20/52 837

Stingray Corvette, Bj. 67, Kotfl.verbr. u. Spoiler, Reifen 225, Preis 15 500.– Tel. 0 51 21/4 56 49. 53 084

Eilt! Corvette, Mod. 73, schwarz Neul., Klima + alle Extras, breite Reifen, 18 700.– DM. T. 06 71/6 70 68, 7–17 U. 52 958

Chevrolet Blazer Cheyenne, 5 Mon. alt, 6000 km gel., Farbe rot-weiß, Allradantrieb, Luxusausführung mit Liegesitz, Drehzahlmesser, eingeb. Radio, Stereoanl., eingeb. Kühlschrank, Servol., Ölkühler, autom. Differentialsperre. Umständehalber zu verk. Tel. 02 51/2 40 60. 52 959

Gelegenheit – Notverkauf – Stingray Targa, Turbofire 327 CEB, EZ 10.72, pazificblau-met., blaue Langflor-Sonderinnenausstatt., superbreite Magnesiumräder, 4fach Sportauspuff, sehr gepfl., sofort zu verk. Pr. VB. Flug nach Berlin wird bei Kauf erstattet. Aretz, 1 Berlin 45, Hildburghauserstraße 175, Tel. 0 30/7 11 54 42. 52 960

Camaro 12.75, 16 000 mls., Automatic, rot-met., Vinyldach, Fensterheber, VB 18 000.–. T. 0 71 51/6 32 09. 52 961

Corvette Cabrio, Mod. 70, Radio u. Cass.-Stereo, rot-met. Lack., hell. Verdeck neu, Seitenausp.anl., eingetr. Reifengr. F 60-15, Sportlenkrad usw., rep.bed., ohne TÜV, f. 9000.– z. verk. U. Baechle, Sonnenrain 31, 776 Radolfzell. 52 962

Chevrolet

! Stingray Targa !
5,7 Ltr., Bj. 70/71, Hobbyfahrzeug mit sämtl. Extras, Bestzust. (nur im Sommer gefahren), reines Schönwetterfahrzeug, 46 000 Meilen, DM 12 500.–. T. 0 77 21/5 94 82 o. 5 59 91. 52 839

Citroen

Citroen, gebr. 70–76, alle Modelle verk. Tel. 0 71 83/63 57. 53 223

DS 23 Pallas, Bj. 73, VB 7900.– DM, div. Extr., neu ber., braun. T. 0 79 46/25 52. 53 224

Citroen CX 2200, Bj. 75, 1. Hd., km 25 000, scheckheftgepfl., schwarz, DM 13 500.–, Finanz. mögl. 02 21/62 28 80. 53 225

SM – 72. Tel. 0 88 51/54 36. 53 226

CITROEN CX Sonderangebote 2000 und 2200 Super, auch mit SSD ab 17 500.–, frei Haus mit 3 Jahr. Garantie, a. o. Anz. sofort lieferbar. AUTO-HAUS KILIAN, Citroen-Vertr.-Händler, Lenkersheimer Str. 18, 8500 Nürnberg, Tel. 09 11/31 66 74. 53 361 H

11CV N, 53, D.-Motor, DM 7500.–, erstkl. Zust. T. 00 33 88/63 32 74. 52 691

SM Inj., Bj. 74, 49 000 km, wie neu, Lederpolster, Klimaanlage, preisgünstig. Tel. 0 63 53/3 28. 52 840 H

SM, Bj. 73, silber-met., Bestzust., Klimaanl., Servo, Color-Vergl., el. Scheibenheber, Stereo, Pr. VB. Tel. 0 63 32/64 71, nach 17 Uhr. 52 963

SM Inj., 24 000 km, da Unfall, teilweise fertiggestellt, zu verk. Telefon 09 11/31 23 20. 53 085

Neuwagen-Import mit Garantiekarte, CX 2400 Super, 17 750.– DM. CX 2400 Pallas, 18 750.– DM, beide inkl. Servol., Vorfracht 350.– DM. Auto Krämer, 6689 Merchweiler 1, Telefon 0 68 25/52 93. 53 086 H

Datsun

Größere Menge DATSUN-Ersatzt., weit unt. Listenpr., sofort abzugeb. CITROEN-KILIAN, Lenkersheimer Str. 18, 8500 Nbg., T. 09 11/31 66 74. 53 362 H

Notverkauf! Datsun 260 Z, 2 + 2, EZ 4.76, Top-Zust., 19 500.– DM. Telefon 0 23 74/1 52 92. 53 087

DATSUN 240 Z. Der grundsolide Rennbolide, Bj. 74, 43 000 km, alle Extras, opt. + techn. 1a, TÜV 6.78, 12 500.– VB Tel. 05 11/62 30 73, v. 9–17 Uhr. 53 088

260 Z 2 + 2, EZ 3.76, blaumet., Dinolvollschutz, 19 000 km gel., v. Privat, VB DM 19 300.–. 0 40/58 70 72/58 45 16. 52 692

Suche Datsun 240 Z od. 260 Z bis 11 000.– DM od. Tausch geg. **Alfa GTV 2000** neuwertig. Tel. 0 81 58/16 76. 52 693

De Tomaso

De Tomaso-Vertretung
Neu - Gebrauchtwagen - Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Pantera GTL, weiß, Bj. Sept. 76, Stereo, 10", ca. 2500 km, evtl. Tausch 350/450 SLC. T. 07 11/61 63 22. 53 227

Mangusta 72, 42 000 km, leichter Lagerschaden, selten schön, VB DM 13 500.–. Tel. 07 11/22 49 73. 53 443

De Tomaso Longchamp, Bj. 6.75, 30 000 km, umständehalber für VB DM 38 500.– zu verkaufen. Telefon 0 89/76 81 40. 52 964

De Tomaso GTL Pantera 72, mit kompl. GTS-Ausrüstung, sämtl. Zubehör, neu bereift, TÜV 78. Tel. 08 71/7 34 45 oder 0 87 05/6 28. 53 090

De Tomaso Pantera GTS, 3.76, 13 000 km, weiß/schwarz, abs. neuw. und unfallfr. Zust., 1. Hd., DM 39 900.– incl. 11%. T. 0 89/18 52 73. 52 694 H

DE TOMASO-HOECKER
674 Landau/Pfalz, Neustadter Str. 23, Tel. 0 63 41/8 27 93

Pantera, 10.73, 19 800.– DM. Telefon 0 82 21/68 25, nach 18 Uhr. 53 089

Pantera ges. BMW 525 ist in Zahlg. zu nehmen. Chiffre A 20/52 965

Ghia Mangusta, techn. + opt. ok, VB 20 000.– DM o. Tausch. T. 0 21 44/22 55. 53 091

DKW

Vk. DKW 1000 SP Cab., TÜV, neu, gepfl., Extr. Tel. 0 82 22/18 56. 53 228

Suche: Mautzel-Broschüre DKW Tuning od. andere Tuninghinweise. K. Leuenberger, Neumattstr. 32, CH-8902 Urdorf. 53 657

DKW F 89 P, 3-Gang, Bj. 52, 60 000 km, sehr gepflegter Zustand, für DM 900.– zu verkaufen. Zuschr. unter Chiffre A 20/52 841

DKW-Motor, 20 000 km gel., 500.– weg. Umb. auf Ford V4 abzugeb., div. E.-Teile. R.-P. Leers, Mittelstr. 73, 4235 Schembeck. 52 966

Excalibur

2 Excalibur, Bj. 75 u. 76, NB. SSK-Mercedes, 4sitz. Cabrios. Beide jedes Zubeh., unfallfr., TÜV 7.77 + 6.78, Inzahlgn. mögl., preisgünst. T. 0 87 05/4 06 od. 08 71/7 34 45. 53 363

Excalibur Mark II, Bj. 73, 65 000.– DM zu verk., T. 0 40/5 11 50 11/2. 53 364

Ferrari

53 433

Su. guterhaltenen Ferrari 275 GTB 4. Tel. 07 11/37 40 40, abends. 53 229

Su. GTB 4, wenig gel., Bestzust. Zuschrift unt. Chiffre A 20/53 230

Dino 246 GT, AT-Motor, Bj. 74, 5000 km, 17 500.–. Tel. 02 31/81 30 83. 53 231 H

Ferrari 275 GTB, silbergrau, Speichenräder, einmalig gepfl. Liebhaberst., 39 000.–. T. 02 31/81 30 82. 53 232 H

Ferrari 250 GT Short Wheelbase, nicht unt. 50 000.–. Ferrari 250 GT Boano, Bj. 56, nicht unt. 23 000.–. Beide Fahrz. in sehr gut. Zust. Zuschr. unt. Chiffre A 20/53 233

Feuerroter Ferrari Dino 308 GT 4, Bj. 10.74, 22 000 km, Goldfelgen, Frontspoiler, Colorglas, Blaupunkt-Bamberg etc., DM 29 800.–. Telefon 0 23 27/5 74 59. 53 365

Ferrari-Gebrauchtteile zu verkaufen, Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 53 602 H

Suche Ferrari-Unfallwagen, Gebrauchtteillager. T. 0 21 51/3 59 94. 53 603

GTB 4/275, Alu., Bj. 1967, in 1a Zust., Masch. total überholt. Wird für sfr 48 000.– abgegeben. R. Kunz, Bruderberg, 8104 Weiningen/Schweiz. 53 658

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39b, Tel. 84 65 65

Ferrari Berlinetta Boxer erst 8000 km, braun-met., Klimaanl., Leder, Stereo-Cassette, Preis 64 500.– inkl. MwSt. VB. **Auto Boutique, Bülowstr. 1, 1000 Berlin 30, Tel. 0 30/2 16 20 89.** 53 444

DAYTONA-Unfallw., Bj. 73, 18 000 km, verk. günstig. T. 02 34/1 47 49. 52 695

Ferrari Dino 308 GT4 2+2, silb.-met., nicht zugelassen, nur 3900 km, absolut neuwertig, NP 55 800.– DM, jetzt nur DM 44 900.–, im Kundenauftrag. **AUTO-ZENTRUM WITTEN** Bernh. Ernst, Ferrari-Vertragshändler, Am Crengeldanz, 5810Witten,T.02302/57071. 52 696 H

365 GT 2x2, Bj. 71, 71 000 km, Unf. hecksch. vk. T. 0 89/1 50 37 76 v. 18-20 h. 52 842

Ferrari Dino 246 GTS Targa, Bj. 5.74, unfallfreier Erstbesitz, makelloser Pflegezustand, wenig km, 29 800.– DM. Tel. 02 08/84 43 87. 52 843

Ferrari 330 GTC 1965, rot, 36 000 km, außergewöhnl. guter Zust., 22 000.– DM. Tel. 00 43 55 72/38 41. 52 844

Dino 72, braunmet., 40 000 km, opt. u. techn. eine Perle. T. 05 41/2 80 02. 52 845

Dino 308 GT4, Mod. 76, 13 500 km, VB 44 000.– DM, nehme DB o. Dino 246 in Zahlung. Tel. 0 62 21/3 08 79. 53 092

Ferrari-Felgen Original, 9" mit/ohne Reifen. Tel. 0 89/28 84 71. 53 093

Fiat

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für FIAT, TÜV-zugelassen, beim Autozubehör-Fachhandel. Prospekt FI u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

124 Spider, 110 PS, Bj. 71, Mot. km 17 000, 1a Zust., Radio-Cass., 5200.–. Müller, Badenerstr., 7571 Hügelsheim. 53 236

124 Spider, TÜV 3.78, VB 2400.–, AT-Mot., 5 Sitze u. Zub. T. 0 27 22/40 78. 53 237

Fiat Dino-Unfallwagen gesucht. Ersatzteil-Verkauf. Tel. 02 11/71 25 17. 53 604 H

Fiat 130 B, Bj. 73, Ges.-km-Stand: 110 000, AT-Mot. 40 000 km, Alufelg., Colorsch., silb.-met., Autom., Türen beleucht. m. rotem Warnlicht (eingetr.), TÜV Juli 78, Pr. 8000.– DM inkl. MwSt. T. 09 11/44 86 70, tgl. ab 13 h. 53 234

Fiat 124 CSA, 128 PS, Bj. 75, 25 000 km, Extr., gepfl., VB 14 500.–. Tel. ab 17.30 Uhr, 0 55 31/36 87. 53 235

124 Spider, 1600 ccm, TÜV 11.77, Hardtop, Mot. 2500 km, Alufelgen, Kassettenradio, zusätzl. 4 M+S-Hafreifen auf Felgen 6500.– (bar 6200.–). T. 0 22 63/56 48 od. ab 20.15 Uhr 34 32. 52 970

130 B, Bj. 72, DM 7000.–. 05 31/61 02 01. 53 094

Suche fahrber. Fiat 2300 Coupé oder Dino Spyder/Coupé. Chiffre A 20/52 697

Suche Autom.-Getriebe Fiat 130 3200, nehme auch Kfz-Totalschaden. Tel. 07 51/2 18 24. 52 698

Fiat 124 Spez. T, Bj. 9.74, 46 000 km, 1600 ccm, 95 PS, 5-Gg., etc. 1a Zust., VB DM 5700.–. T. 0 53 26/14 85. 52 699

X 1-9, gelb, 7.74, 23 000 km, 6½ LM 165/70-13, Kass.-Radio. Tel. 07 11/80 26 60. 52 846

Suche einteiliges Hardtop für 124er Spider. Detlef Christel, Schulweg 59, 8602 Lisburg. 53 688

Suche Fiat 124 S + 125 S, ab Bj. 72. Tel. 0 62 01/7 31 92. 52 967

128 Coupé SL, TÜV 6.78. 0 56 51/3 18 22. 52 968

Fiat 128, Bj. 71, 56 000 km, TÜV 78, versch. Extr., VHB 3000.–. Tel. 06 21/75 58 10. 52 969

Ford

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für FORD, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt FO u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

GOODYEAR
G 800 Grand Prix
white letter

165/70 HR 13 WL	91.–
185/70 HR 13 II	89.–
185/70 VR 13 WL	125.–
185/70 HR 14 WL	121.–
195/70 HR 14 WL	127.–
205/70 VR 14 WL	158.–
215/70 VR 14 WL	199.–
185/70 VR 15 WL	150.–

WL = mit weißer Reliefschrift
Versand per NN frachtfrei ab 4 St.
FRITZ IHLE REIFENHANDEL KG
Tel. (0 72 21) 6 55 00/6 16 36
7570 Baden-Oos

Granada GL, Bj. 76, 2,0 L, 5000 km, blau/weiß met., DM 16 000,–. Tel. 0 61 06/2 11 98. Nähe Offenbach/M. 53 775

CONSUL GT 3,0, Motor neu, 0 km, wegen Neuwagen zu verkaufen. Kupplung, Auspuff, Stoßdämpfer-Bilstein neu, VB DM 6500.–. T. 0 72 53/2 14 68. 53 368

Escort 2000 RS, gelb, 8 Mon. alt, km 11 000, LM-Felgen, Schalensitze, Radio u. Garantie, DM 13 900.–. Tel. 0 54 23/5 77 v. Mo.–Fr. 9–18 h. 53 369

Mustang-Teile zu verk. **Unfall-Wagen** ges. Jantos, T. 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 53 605

Verk. Capri RS, EZ 73, 9" BBS, alle Extr., gratis 1 neuer RS-Mot. Pr. 10 500.– bar. Zuschr. unt. Chiffre A 20/53 239

Capri, Bj. 73, 50 000 km, 140 PS, 3 L, LM-Felg., Radio, 10fach bereift, diebsicher. Tel. 02 01/66 36 50. 53 240

Escort RS 2000, EZ 1.75, 22 000 km, Sonderlack: blau/weiß, Frontsp., LM-Felg., Stereo-Cass., Radio. Tel. 07 11/56 00 59. 53 241

Ford Continental Mark IV

Erstzul. 8.72, 40 000 km, unfallfr., weiß-beige, weiße Lederpolster, Schiebedach, Klimaanlage, 6fach elektr. verstellbare Sitzgruppe, elektr. Fensterheber, TÜV 78, neu bereift, Stereoanlage mit allen techn. Raffinessen, Neupreis DM 54 000.–, Preis Verhandlungsbasis. Ernsthafte Interessenten melden sich unter Tel. 0 42 21/30 16. 53 366 H

Mustang Cabrio, 69, alles Zubehör, 3900.– DM. Tel. 07 11/62 21 38. 53 367

Verk. **Capri RS**-Motor 2,6 l Einspritzer m. Pumpe, 55 000 km, gel. geg. Gebot, nicht unter DM 1500.–. B. Overlöper, Müssingen 48, 4410 Warendorf 3. 52 847

OSI 2,3, 180 PS, 2 J. TÜV, v. Neut., VB 3500.–. 06 11/61 90 58, Löffert. 52 848

Super-Mach 1, Bj. 72, 7.4 Ltr., 620 PS-Masch., 4000 km, alle Extr., Autotelefon, Rennreifen brandneu, Heckspoiler, Speziallackierung, VHB 13 800.– DM. Tel. 04 51/80 16 16. 52 849

Su. f. Ford Capri 4 Alu-Felgen 7 x 13 od. 6 x 13, Preis VB. M. Schmid, Pielweichs 124, 835 Plattling. 52 850

Capri RS, EZ 4.73, ATM 10 000 km, TÜV 4.77, v. Zubeh., 1a Zust., bl./weiß, VB 11 000.– n. BMW bis 2002 in Zhlg. Tel. 0 22 62/9 31 61. 52 851

Capri 2,6 L, 125 PS, Bj. 72, TÜV neu, A-Gurte, Kopfst., VB 6000.–. 07934/8642. 52 852

Ford-Motor BDA 1600, 16 Vent., ca. 165 PS, 1000 km, mit 5-Gang-Getr., Trockenschmierung u. allen Einbauteilen f. Escort zu verk. NP 10 500.– DM, VP 3700.– DM. Tel. 0 83 21/2489. 53 095

Suche Kotflügel vorne rechts, Ford OSI. Tel. 0 72 31/1 26 16, 7–18.30 Uhr. 53 096

Capri 2,6, ca. 145 PS, V.-Motor, Bj. 73, Fahrwerksänd. 235/60 BBS, Front- u. Heckspoiler, eck. Kotfl.-Verbr., Motor 3000 km gel., Radio u. Cassette, VB 15 500.–. 02 08/87 32 16, n. 17 h. 53 097

Capri 2,8, 122 PS, Bj. 2.76, US-Ausf., 18 000 km, VHB 13 000.–. T. Heidelberg 0 62 21/48 41, 9–17 Uhr. 53 098

Ford-Motor 2,3 RS, 125 PS, 15 000 km. Tel. 05 91/4 88 62. 53 099

Gelegenheit! Ford Mercury Cougar XR 7, 1. Hd., 40 600 km, alle Extras, EZ Mai 74, gold mit braunem Vinyl-Dach, Schweizer Kennzeichen, für 12 000.– DM Festpreis zu verkaufen. Tel. 06 11/23 47 02. 52 972

Verk. 2,0 V6-Mot., 30 000 km, DM 1000.–, Weber-6-Verg.-Anl., 5000 km, DM 1200.–. Tel. 0 56 81/31 23. 53 689

20 M Cabrio, Bj. 68, 7000.– DM. Tel. 0 59 22/38 10. 53 690

Suche gebr. Teile für Capri V 4zyl. Turbolader kompl. Felgen 6 J 13 mit 185/70 HR 13 Front- + Heckspoiler, alle Teile mit ABE. F. Nawrath, Fritz-Reuter-Str. 11, 5630 Remscheid 11. 53 691

Escort RS 2000, Bj. 74, 32 000 km, LM-Felgen, Radio, VB DM 8300.–, ab 17 Uhr, Tel. 0 70 22/4 41 60. 53 692

Capri 3,0 Ltr., 140 PS, Bj. 72, blau-weiß, zu verk., VB 7000.–. Tel. 0 62 91/4 42. 52 700

Mustang Mach 1, 5000 km, leichter Unfallschaden, met.-grün, Autom., Schaden DM 2600.–, VB DM 19 000.–. T. 0 65 97/22 79 + 31 79. 52 701

OSI-Fahrer! Wo bekomme ich Karosserieteile? Tel. 0 30/7 95 73 82. 52 702

Geländewagen

Unimog S 404, Alu-Koffer, Getriebe/Kupplg. neu, TÜV neu, expeditionsfertig, 7900 Festpr. S. Ziegler, Rathausplatz 2, 3406 Bovenden. 52 975

Su. DKW-Jeeps zum Ausschlachten u. Wiederaufbau. T. 0 66 52/35 07 o. 21 62. 52 976

Aus Armeebeständen bieten wir an: Land-Rover „88" und „109" mit Planverdeck u. Hardtop, Land-Rover in gutem Zustand schon für DM 4500.–. Europa B. V. Stationsweg 90, Herkenbosch/Holland (5 km von deutscher Grenze bei Reermond), Tel. 00 31/47 52/14 30. 67 540 H

Munga Jeep, 1a Zustd., TÜV 8.78, DM 3800.–. Tel. 0 40/5 22 38 59. 53 100

Unimog 404 S, 30 700 km, TÜV neu, generalüberh., neue Reifen, saharabeige lack., reisefertig, 7250.–. Tel. 0 40/6 02 29 61, ab 18 Uhr. 52 973

ARO Geländewagen

Allrad, 8 Sitzplätze, neuer Motor, VB 7500.– DM inkl. 11% MwSt.

Fa. Karl Haedler & Co.
Erlhofer Str. 76
8670 Hof/Saale
Tel. (0 92 81) 90 31
52 974 H

Glas

Glas 1700 Sport Cabriolet, Bj. 66, TÜV 8.78, 2900.– VB. T. 0 61 43/6 35 55. 52 977

Glas 1300 GT Cabrio, 1 J. TÜV, gen.-überh., günst. abzugeb. V. Ulbrich, v. Redenweg 16, 3250 Hameln 12. 52 978

Glas 3000, Bj. 22.11.68, TÜV 5.77, neuer Motor, 1a Zustand, DM 7500.–. Tel. 0 50 32/26 39. 52 853

1300 GT Cabriolet, EZ 5.68, 69 000 km gel., f. 3000.– DM zu verkaufen. Tel. 0 25 01/51 53. 53 693

Verk. 3 L Glas-Masch. 160 PS, m. Kupplung u. Getr. m. 50 000 km, DM 1400.–. Tel. 0 25 04/37 28. 53 244

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Honda

Cabrio S 800 Mot. überh., Getr. neu, TÜV 2.78, VB 2500.– Coupé S 800 m. 6½ x 12" Racing, tiefer, Koni + Teilen zu verk. M. Wagner, Königsweg 101, 2300 Kiel 1. 53 101

Sämtl. S-800-Teile verk. H. Breil, Kochenholzer Str. 18, 5210 Troisdorf-Spich. 53 102

Indra

Indra 5,4 L, Bj. 4.73, 60 000 km, alle Extras, neuw., 18 500.– DM. Telefon 0 75 46/24 52. 52 979

Suche Indra, Zustand egal. Zuschriften unter Chiffre A 20/52 980

Iso

Iso Grifo TARGA, EZ 73, rot, VB DM 12 500.–. Tel. 0 21 03/5 40 55. 52 864

ISO LELE 5.7, 244 PS, 4-Gg., Bj. 72, 70 000 km, TÜV 8.78, neu bereift, neu lackiert. Tel. 02 41/2 14 41. 52 865

Iso Grifo, Bj. 71, 55 000 km, günstig zu verk. Tel. 09 11/45 43 79. 53 103

Iso Grifo 7 L Targa 70 Autom., TÜV 78, 14 500.– DM. T. 0 61 86/4 64. 53 104

Jaguar

JAGUAR
XJ/S, XJ 4,2, XJ 5,3
Coupé u. Limousine beim größten Jaguar-Händler
AUTO-BECKER
4 Düsseldorf · Sultbertusstraße 150 · Tel. 0211/33 80–1
53 434

Exzellenter MK II, Daimler V8 250, TÜV 9.78, VB 7800.–. 0 30/6 86 19 24. 53 105

MK II Daimler, V8, 2,5 L, Bj. 69, TÜV 12.77, Radio-Stereo-Kass., 45 000 Meilen, 7800.– DM. T. 0 51 94/77 82. 53 106

Liebhaberstück MK 2, 3,4 l, overdrive, Bj. 60, für 4000.– überholt, Preis 6500.– DM. Tel. 0 77 53/53 83. 53 107

XJ 4,2, Bj. 74, 1. Hd., TÜV neu, 47 000 km, Radio-Kass., lavendelblue. Vertragshändler AVG, 7000 Stuttgart 70, Tel. 72 20 94. 53 108 H

JAGUAR NEUWAGEN
XJ 4.2 – XJ 5.3, Lim. + Coupé
günstig sofort ab Lager lieferbar
Huscher-Strepp
Tel. 0 21 05/47 03 + 0 21 01/6 95 44

Gelegenheit, Jaguar MK II 3,8, Bj. 67, opt. + techn. 1a Zus., alle Extr., neue Masch., neue Sonderbereif., Speichenr., TÜV 6.78, Preis VB unter Tel. 0 61 74/2 18 67. 53 697

MK 2, 2,4 L, Bj. 68, TÜV 7.78, VB 6000.–. Chiffre A 20/52 983

Thyristor-Zündung DISSY ab DM 168.–
über 30.000 Volt • Kein Verölen der Kerzen
Sicherer Winterstart • Weniger Benzinverbrauch
Kontaktlose Steuerung DISSY KS DM 109,–
Super Elektronik Zündung DISSY SEZ DM 96,–
mit der enormen Zündkraft – Prospekte anfordern
Autoelektrik H. DANNER & CO., 2000 Hamburg 54, Platanenallee 11

EILT! exzell. **Jaguar MK II** Lim. und Ersatzteile, Motor, Türen, etc., an Liebh. zu verk. 06 11/81 29 09. 53 109

E-Typ Cabrio 4,2 JX, Mod. 66, 44 000 km, TÜV neu, Top-Zust., VB 9800.– DM. Tel. 0 74 86/2 76. 53 110

Jaguar MK 2, 3,4 Ltr., in gutem Zust., mit engl. Zulassung zu verk., Pr. 3990.– DM. Tel. ab 12 Uhr 0 29 41/54 36. Tel. ab 20 Uhr 0 29 41/23 23. 53 111

XJ 6 2,8 Ltr., 70 ATM 4000 km, NL Zulass., VB 7500.–. T. 02 03/34 09 65. 52 981

Jaguar 340 Overdrive, Sammlerstück, techn. + opt. makellos, 2 Satz neue Reifen, Radio-Stereo-Tonband-Anl., Koni-Stoßdämpfer, Sperrdiff., TÜV 8.78, für. Geb. über 18 000.– zu vk., brit. racing green, 74 000 km. Angeb. an X. Frank, Emil-Geis-Str. 1, 8021 Grünwald. 52 982

JAGUAR IN KÖLN
AUTOHAUS KEMPEN
Ständig Auswahl an Neu- und erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 49 81 und 37 56 77
Ankauf von guten gebrauchten Jaguar.

Jaguar XJ 6, 4,2 l, 35 000 km, dunkelblau, Bestzust., abzugeben, 19 500.– DM. Tel. 0 97 21/8 23 35, 9–18 U. 52 703

JAGUAR MK II, Besichtigung in München. DM 5000.–. Tel. 0 89/28 51 80. 52 704

Jaguar E V12, Automatic, Bj. 72, SUPER-Auto für Liebhaber, 60 000 km, neu, bzw. überh., silbermet.-l., Getriebe, Umwandler, Zündung, Mot., Auspuff, Thermostat, Antenne, VHB 25 000.– bis 20 000.–. 0 21 33/3 49 42, bei Fanal-Schlaghecke, Essener Str. 52, 4330 Mülheim-Ruhr. 52 705

XJS Sportcoupé, 287 PS, rot, fabrikneu, volle Garantie, günstig abzugeben, auch Eintausch. Maier, Telefon 07 11/65 13 79, abends. 52 706

Daimler 250 V8, 68, wie MK II, d-blau, Autom., Leder, RD, TÜV 7.78. 0 41 03/65 45. 52 707

Jaguar XJ 6, 72, TÜV 6.78, gepflegt, Lederpolster, Overdrive, Servo, Stereo, grünmet., DM 12 500.– VB, Vollfinanz. und Eintausch möglich. Tel. 02 11/35 64 35. 52 708 H

E Cabrio, TÜV 8.78, Preis VB. Tel. 0 72 52/13 27. 52 709

Jaguar MK II, 2,4 l, 68, TÜV neu, opt. + techn. einwandfreier Zustand, Preis VB. Gerstner Karlsruhe, Tel. 07 21/81 74 87. 52 710

Jaguar XJ 6, 4,2 De Luxe, 18 000.– VB, Bj. 74. T. 02 21/24 66 66 ab 18 h. 52 713

BOSI GT
der Spurtschnelle
- von Technikern aus dem Rennsport entwickelt
- lange Lebensdauer
- benzinsparend
- überlegenes technisches Konzept

TÜV geprüft
Dr. Höhn Sport Styling
Hochleistungs Auspuff
Postfach 32 7118 Ingelfingen, Tel. (0 79 40) 21 00
Fordern Sie den umfangreichen Sonderprospekt an

XJ-6, 4,2 Ltr., Bj. 8.74, 8000 km, weinrot, beiges Leder, el. Fenster, Automatic. Tel. 06 11/49 24 19. 52 711

Jaguar, Motor u. Ersatzteile, Typ 420 g u. MK 10, Motor 3000 km, DM 3500.–. T. München 16 94 38/6 91 64 60. 52 712

AUTO-SERVICE
Altmann + Hansen GmbH & Co KG
JAGUAR-HÄNDLER
Neu- und Gebrauchtwagen
Verkauf + Service
56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 310711

Jaguar XJ 12, Unfall. T. 09 41/2 43 62. 52 714

Jaguar XJ, 4,2, silber, Leder, dkl.-blau, Klima, Color, autom.-Radio, 4 Lautsprecher, Cass., 5-Klang-Fan., 4-Gg. mit Overdrive, 8 Mon. alt, km 22 000, DM 29 900.–. Zuschr. unt. Chiffre A 20/52 715

JAGUAR-REIFEN
XJ 6 ER 70/VR 15 DUNLOP DM 175,–
XJ 12 205/70 VR 15 DUNLOP DM 182,–
Telefon 0 27 22 / 74 62

Jaguar XJ, 4,2 Ltr., EZ 12.75, 23 000 km, silber-met., Leder, Klimaanl., Radio-Cass., 5-Gg.-Schaltgetriebe, Extras, sehr gepfl., NP DM 41 000.–, geg. Höchstgebot. Zuschr. unt. Chiffre A 20/52 716

JAGUAR E, V 12 Cabrio, Hardtop, Speichenräder, Rechtslenker, Schaltgetr., Bj. Ende 73, TÜV 9.78, 1. Hd., Bestzustand, DM 21 000.–, Finanz. u. Eintausch mögl. T. 0 22 21/33 03 10 + 33 05 56, **Autohaus Köhler,** Koblenzer Str. 123 – B 9, 5300 Bonn-Bad Godesberg. 52 854 H

Suche Unfallwagen **Jaguar XJ 6** oder 12 Coupé, zahle Höchstpreis bar. Tel. 0 60 74/2 35 67. 52 855 H

Autobarankauf
Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).
Harald Rochel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/2 65 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

Jaguar-Ersatzteile, Unfallwagen ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581 611. 53 609 H

Jaguar 3,4 S, TÜV 8.78, Bestzust., Pr. 8750.–. Tel. 02 31/59 35 84. 53 248

XJ 12 L, Series II, Bj. 74, 42 000 km, blau-met., neuwertig, DM 23 500.–. Tel. 07 11/22 49 73. 53 445

3,8 S, burgunder-met., absolut 1a, **XK 140,** fhc, rot, Bj. 56, TÜV, voll, rest., Bestzustand, gegen Gebot. Tel. 0 89/16 23 88. 53 698

Zugfreie Frischluft

AIR-PRESS®
Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.
Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt. Bezugsnachweis und Prospekt durch:
Seibert Industrietechnik KG
1 Berlin 12 · Schillerstr. 10 · Tel. 030/3136771. Händler bitte Angebot anfordern.

Jaguar

Jaguar
Exklusiv-Händler
HOCHKEPPEL
502 Frechen b. Köln
Ruf 0 22 34/5 27 01

Einmalig!!! Jaguar XJ 6.72 mit Chevi 427 Corvette-Motor, 5-Gg.-Getr., Konis-Sperre, bel. Bremsen, alles TÜV eingetr. Spitze 260 km nur 12 000.– DM. Tel. 0 60 74/2 35 67. 52 856 H

Jaguar: Automatik-Getriebe, Reparatur-/Tauschaggregate. 0 40/6 52 56 49.

Jaguar MK II 2,4 Ltr., TÜV 77, schwarz/rotes Leder, verchromte Speich., 1a Zustand, viele Ersatzteile, 11 000.– DM. Tel. 0 79 31/85 59 ab 19 h. 52 857

JAGUAR-COUPÉ
5,3 Ltr., 2 Monate alt, noch nicht zugelassen, DM 40 000.– + MwSt.
Tel. 05 71/3 00 11
52 858

Jaguar-Barank. T. 0711/297266. 53 610 H

Daimler „Dart" SP 250 zu verk., Bj. 61, nur 65 000 km gel. V8 2,5 Ltr., TÜV 2 J., techn. einwandfrei, opt. mittelm., nur 8 Stck. in BRD, div. Extr., VB 8000.–. Tel. 06 11/29 26 64. 52 859

XJ 6 4,2/71, ATM 63 000 km, TÜV 10.77, Ronalfelg., gepfl., VB 7000.– DM. Tel. 0 91 81/97 32. 53 694

Leicht unfallbeschädigt. Jaguar XJS 3.76, geg. Gebot zu verkaufen. Tel. 02 01/68 46 68–49 62 09. 53 695 H

Jaguar XJS, XJ 4,2, XJ 5,3, sofort lieferbar. Autohaus Paertmann, 4460 Nordhorn-GIP, Tel. 0 59 21/1 48 49. 53 696 H

XJ 6+12 Neuwagen sof. lieferb.
weit unter Preisempf. Flak, 0 72 54/10 81

Su. Jaguar E, 6 Zyl. Werkstatthandb. od. Reparaturanleit., mögl. in deutsch, biete 100.–. Gibt es einen deutschen Jaguar-Club? Tel. 0 52 54/27 73, 19 bis 20 Uhr. 53 245

Jaguar XK 150 Cabrio f. 10 000.–, restaur., geg. Gebot abzugeb. Tel. 02 31/81 30 82. 53 246 H

Jaguar E V 12 Cabrio, Bj. Mitte 73, 30 000 km, opt. wie neu, neuer Werksmot., Stereo, VB 22 500.–. Tel. 0 53 63/75 93 od. 0 53 04/18 31. 53 247

Jaguar-Barankauf. 0 70 42/76 47. 53 608 H

MK 10 4,2 Autom., Bj. 65, TÜV 5.78, neulack., perlgrau, rotes Leder, AT-Mot. 9000 km, Extr., gepfl. Zust., DM 7500.–. Tel. 0 61 42/66 27 22. 53 249

JAGUAR
IN OSTWESTFALEN–LIPPE
AUTO–SPORT–STOPKA
Ständige Auswahl an Neu- und erstkl. Gebrauchtwagen
T.: Bielefeld 2 08 92/20 35 57

Jaguar 420 G, Bj. Dez. 69, originale 98 000 km, optisch u. techn. einwandfrei, VB 9500.–. Tel. 06 11/23 47 79. 53 370

Jedes Teil schnell und günstig für **ALLE ENGL. FAHRZEUGE.** 0 61 74/54 60. 53 607 H

Jeep

Jeep M 38 A1, TÜV 9.78 m. Ersatzt., DM 7800.–. Tel. 09 11/26 21 75. 52 860

CJ 4 Willys Jeep, Bj. 72, Farbe sand, 72 PS, Preis VB. Tel. 0 89/8 11 55 71 oder 29 37 13. 52 861

Willys Jeep Pick up, 4 W D mit Frontwinde, DM 2000.–. H. Schmidt, 4444 Bentheim 1, Tel. 0 59 22/7 23 62. 53 699

ALLRAD SCHMITT
Wir lief. nicht nur alle neuen u. gebr.

DKW Munga Jeep VW 181 ARO Land-Rover
RANGE-ROVER
ab Lager, sondern reparieren sie auch in unserer großen modernen Spezialwerkstatt für alle GELÄNDEWAGEN
Alle Ersatzteile, Expreßversand
8706 Würzburg-Höchberg
Einsteinstr. 2, Tel. 0 93 1/4 80 05
CJ 5 ab 17 500.– sofort ab Lager

DKW Jeep, TÜV 78, gt. Zustand, DM 4400.–. Tel. 02 31/14 84 01. 52 863

Verk. **Willys Jeep CJ 3A,** Bestzustand. Tel. 0 71 61/7 26 45. 52 862

Willys M 38 A1, Bj. 1953, TÜV 10.77, neu bereift, Mot. 180 D, sonst alles Original, VB 6400.–. A. Hofer, Dangasterstr. 35, 2930 Varel/Oldb. 52 717

DKW-Munga 4, 6, 8
ohne TÜV ab DM **1500,–**, TÜV ab DM 2500,– + MwSt. Sämtl. Ersatzteile f. Munga, neu u. gebr. Auch Zubehör. Prompte, preisw. Lieferung.
matz autoteile, 239 Flensburg, Postfach 556, Tel. 04 61/1 73 11

DKW Jeep Umbauanleitung auf Ford V4-Motor; Anleitung, Bilder, Zeichnung 1 : 1, nur DM 80.– + NN. Tel. 05 61/7 17 19. 52 984

DKW Munga, Bj. 57, festes Dach, TÜV 12.77, VB 2400.–. Zuschr. unt. Chiffre A 20/53 112

Munga - Ersatzteile
Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.
Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11/42 10 21-25

Willys Jeep M 38, ATM, neue Karr., Verdeck-Polst., gen.-überh., wie neu, geg. Geb., nicht unt. 10 500.– DM. Tel. 0 21 22/33 10 35. 53 113

Jeep oder Land-Rover von Privat gesucht. T. abends ca. 19.30 h 82 49 70, J. Knoblich, Waitzstr. 42, 2000 HH 52. 53 187

Jensen

JENSEN
Vertragshändler · Service · Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden · Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 76 16 78

Lamborghini

Lamborghini Countach LP 400, absolut neuw., 10 000 km, geg. Geb. zu verkaufen. Zuschriften unter Chiffre A 20/53 114

Lamborghini Miura gesucht.
Telefon 0 70 34/52 27
oder ab 19 Uhr
Telefon 0 04 11/7 13 13 11 (Zürich). 52 985

Lamborghini Islero 400 GT, Erstzul. 20.5.70, 42 000 km, blau-met., Bestzustand. Tel. 0 30/3 01 50 40, Mo–Fr. 53 700

Lamborghini Jarama, Bj. 73/74, Klimaanl., Stereo. Tel. 0 66 21/7 16 56. 53 250 H

Lamborghini Jarama 400 GT, 5.73, braun-met., helles Leder, neue Bereifung, 22 500.– DM. Tel. Essen 27 42 09. 53 115

Espada 365 PS — U. 260 km/h
Deutsche
lamborghini
Vertriebsges.m.b.H.
Generalimporteur
8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89 / 59 75 09
Ausstellung: Odeonsplatz 2, Tel. 0 89 / 2 80 09 75
Zentralersatzteillager:
München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18
Lamborghini-Vertragswerkstätte
Unfallinstandsetzung · Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Automob.-Vertr. GmbH, 4000 Düsseldorf, Corneliusstraße 93, 02 11/34 34 34

Miura SV, ca. 440 PS, v. 0–100 4,8 sec, über 300 km/h, 9"-Felg., neue Reif., Mot. 5000 km gel. 0 23 81/5 20 57. 52 718

Lamborghini Jarama, Bj. 74, rot-met., km 35 000, umständeh. zu verk. Inz. von Pkw DB SL mögl. Tel. 05 61/89 83 32 od. 0 56 09/6 70. 52 719

Lancia

Lancia Stratos, Neuwagen, rot, DM 5000.– unt. NP abzugeb. Ricci & Wichmann, Fiat- u. Lancia Vertr., Unterfeldstr. 3, 8100 Garmisch-Partenkirchen, Tel. 0 88 21/33 81. 52 720 H

Lancia Fulvia Coupé 1,3 Ltr., 89 PS, EZ 74, rot, 22 000 km, i. A. Tel. Fa. Willner 08 41/5 60 05. 52 721 H

Lancia Beta HPE 2000, bl.-met., alle Extras, 10 000 km, NP ca. 21 000.–, VB 18 000.– DM. Tel. 07 11/46 65 41. 52 866

Verk. **Lancia Beta 1600,** EZ 9.75, km 40 000, Preis DM 12 000.–. Tel. 0 54 23/77 73 ab 18 Uhr. 52 867

Lancia Flavia Coupé 1,8 Ltr., Einsprm., 102 PS, 3.69, herv. orig. Zust., zu verk., VB 6500.–. M. Vossen, Oststr. 124, 4000 Düsseldorf, Tel. 02 11/36 41 26. 53 116

Lancia Stratos, noch nicht zugelassener Ausstellungswagen, preiswert bei günstiger Inzahlungnahme abzugeben. Auto-Spürkel, Bochum, Poststr. 20–28. Tel. 02 34/53 80 71. 53 446

Lancia Beta 2000, 5000 km, 3.76 mit Unfallschaden vorne rechts. Günstig abzugeben. Preis DM 10 000.–, VB. Autohaus Niederrad, Ff, 06 11/67 50 51. 53 447

Lotus

LOTUS-Eigenimport
Kurzfristig alle Typen u. Farben. Lieferbar mit 10% unter unverbindliche Preisempfehlung nur im **Auto-Discount,** 819 Wolfratshausen, Tel. 0 81 71/1 78 21. Wochentags von 9–18 Uhr.

2 Lotus Europa S 2, Bj. 71 u. 72 zu verk. Preis VHS, Inz. möglich. Tel. 06 21/85 50 17 und 81 33 85. 52 868

Su. Lotus Elan mit Ford Escort-Mot. 1300 od. 1600. Tel. 0 51 37/7 74 63. 53 251

Lotus Europa TC 72, hellgrün, km 49 000, DM 10 800.–. T. 02 09/5 56 03. 53 701

LOTUS GERMANY
Stets günstige Gebraucht- u. Vorführwagen
Ersatzteile-Versand täglich
8 München 70, Albert-Roßhaupter-Str. 104

Lotus Ruhrgebiet, 58 Hagen-Hohenlimburg, Elseyer Str. 16, Tel. 0 23 34/5 75 97

Maserati

Maserati Mexico, Bj. 68, klassisches Modell in sehr gut. Zust., 11 000.–. Tel. 02 31/81 30 82. 53 269 H

Maserati Khamsin, 12 000 km, EZ 4.76, 1. Hd., rot, unfallfrei, gegen Gebot zu verk. T. 0 89/55 71 81, Hr. Hirmer. 52 722

Indy, weiß, Color, Leders., el. Fenster, TÜV 78, Tausch od. Inzahlg. mögl. 0 73 35/64 59 od. 0 71 61/7 99 81. 53 371

Indy, Bj. 73, alles Zubehör, Bestzustand, Inzahlungnahme, günstig zu verkaufen. Tel. 0 70 72/31 12. 53 372

Maserati Bora, Erstbesitz. Neuzustand, 28 000 km. Inzahlg. mgl. Tel. 02 31/41 51 29. 53 373

Matra

MATRA BAGHEERA S, NEU, 0 KM. Orange, Bj. 76, 14 900.– DM inkl. Überf. Gebrauchtwageninzahlgn. u. Finanzierung mögl. T. 09 71/50 33. 53 702 H

Matra Bagheera, Bj. 7.74, 35 000 km, neuw. Zust., VB 9800.–. 0 87 71/6 76. 52 723

Bagheera S, Bj. 76, wenig gel., blaumet., Stereo-Cass., Zub., el. Fensterumsth., f. DM 4000.– unt. NP zu verk. Tel. 0 24 08/21 46. 52 724

Matra 530 LX Targa, Bj. 3.72, 45 000 km, Rad. u. Cass., 5000.–. T. 0 40/7 00 51 48. 53 252

Matra Bagh., Bj. 2.74, Radio, VB DM 8400.–. B. Schöllhorn, Möselsberg 4, 7951 Fischbach. 53 253

Bagheera, 7.74, TÜV 78, 40 000 km, DM 7900.–. Tel. 07 11/62 21 38. 53 374 H

Mercedes

MERCEDES-MOTOREN
Im Tausch
1½ Jahre Garantie — 50 000 km
Wir sind die Ersten die eine Garantie von einem Jahr — 50 000 km auf unsere Maschinen gaben. Durch langjährige Erfahrung und schärfste Kalkulation halten wir die Preise und verlängern die Garantie auf 1½ Jahre — 50 000 km.
Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages.

Pkw		Lkw	
200 D	2000,–	206 D 55 PS	2300,–
200 D/8	2250,–	OM 314 85 PS	3000,–
220 D/8	2400,–	OM 352 130 PS	4000,–
230/8	2250,–	OM 355 240 PS	7000,–
250 SE	3200,–	**Preise**	
280 SE	3450,–	**inkl. MwSt.**	

Andere Motoren auf Anfrage. Obige Preise gelten nur für das Werk Overath.
MOTOREN KRUX
Motoreninstandsetzungsbetrieb
5063 Overath, Im Wiesenauel 6, am Hallenbad, Tel. 0 22 06/25 69 oder 77 77
Niederlassungen:
Hamburg, 0 40/50 38 02 oder 8 50 27 98
Stuttgart-Rottweil, 07 41/70 07
Schweiz Koppingen, 0 34/53 14 96

Achtung! Sämtl. Einzelt. v. 220 S, 57er, außer Kotfl. 0 21 51/75 59 84, n. 17 h. 53 389

Merc. 190 SL, Bj. 56, TÜV 4.78, weiß, 2 Dächer, 7900.– VB. T. 0 91 22/40 91. 53 390 H

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

Mercedes 220 SE Coupé, 65, Automat. grün-met., DM 9450.–; 220 SE Coupé, 62, ATM, Mittelschaltung, DM 7750.–, weiß, beide 2 Jahre TÜV. 0 68 94/28 98. 53 391

280 E, neues Modell. T. 0 92 33/93 39. 53 392

Unfallwagen Mercedes & BMW

auch Totalschäden kauft in der gesamten EWG zu Spitzenpreisen.
Globus Export GmbH, Tel. Sa. Nr.: 02 34/6 06 51/2, nach 19.00 Uhr
02 34/47 02 34. Lassen Sie sich von uns ein telef. Angebot unterbreiten.
53 614

Mercedes 220 S, Bj. 56, TÜV 78, zu verkaufen, neu lackiert, techn. einwandfrei. Türen, Bremsen, Kupplung usw. neu. VB 9000.—. T. 0 79 31/32 22. 53 393

300 SE-Motor mit LM-Kopf (Typ 189) für Automatik gesucht. Hardach, Georgstr. 12, 2900 Oldenburg. 53 394

280 SE, 73, silber, SSD, nur 50 000 km, unfallfrei, für nur DM 23 600.— abzugeben. Tel. 0 75 72/27 83. 53 395

DB 190 b, Bj. 58, TÜV 4.78, SD, Radio, gt. Zust., VB 1600.—. T. 0 70 83/83 86. 53 396

230/4, EZ 12.74, 53 000 km, SD, Extras, geg. H.-Gebot. Zuschr. unt. Chiffre A 20/53 397

4 St. **Orig. Daimler-Benz** Alu-Felgen 6½ x 14, DM 1100.—. 0 71 81/8 24 89. 53 611 H

Kaufe jeden Mercedes

sofort Bargeld. T. 0 70 42/76 47. 53 612 H

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. Sa.-Nr. 02 34/5 26 66, n. 19 U. 6 58 48

280 S Aut., Bj. 71, 133 000 km, silb.-met., Garagenwagen, Bestzust., Anh.-Kuppl., el. SSD, Servo, ST-Cass.-Rec., Radio, Nebell., neu ber., zum DAT-Schätzpr. 9800.—. 0 75 31/2 64 04. 52 869

200 D — 300 D, Neufahrzeug oder Vertrag sucht Migliaccio, Kotzenhof 5, 8560 Lauf, Tel. 0 91 23/26 82. 52 870

300 SEL 3,5

Modell 71, Autom., alles Zubehör, unfallfrei, scheckheftgepflegt, 10 900.— DM inkl. MwSt., abzugeben. Tel. 0 70 42/1 48 56. 52 871 H

Kaufe jeden Mercedes

Bj. 72–76, komme zu Ihnen

zahle bar, kein Scheck, Höchstpreis
Tel. 07 11/54 14 60

53 621 H

300 SEL 3,5, Bj. 72, alle Extras, Bestzustand, sehr günstig, evtl. Inzahlungn. mögl. T. 0 83 82/61 26. 52 872

Verk. **Mercedes 280 S,** Bj. 11.72, silber-met., Alu-Felg., 205er-Reifen, km 65 000, Stereoanl., el. SD, Zentralverr., Autom., beste Ausstattung, VB DM 21 700.—. T. 0 71 59/38 83. 52 873

Mercedes 280 SE Cabrio 1972, 33 000 km, Amerika-Ausf., neuwert. Zust., DM 23 000.—. T. 00 43/55 72/38 41. 52 874

350-450 SL und SLC

dringend gegen bar gesucht! Komme sofort! Tel. 0 71 81/8 24 89. 53 623 H

450 SE, 1 Jahr. Tel. 0 99 42/84 00. 52 726

WERTSTEIGERUNG
LM-Räder für MERCEDES von RONAL
8x14 189,50
6,5x14 206,—
ATS 182,— 189,—
Vers. per NN
Prospekt 76 kostenl. an
inkl. Schrauben Kappen u. MwSt.
DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund 16, Evinger Str. 232, Tel. 02 31/85 13 02

Mercedes 220 SE Cabriolet, Bj. 65, neu restauriert, neues Dach, techn. u. opt. neuwertig, TÜV 8.78, Preis DM 13 500.—. Tel. 0 23 30/49 14. 52 725

Liebhaberfahrzeug 190 SL, Bj. 62, TÜV neu, total überh., mit Faltverdeck u. Hardtop. Tel. 07 21/2 58 92. 52 727

Verk. Merc. 350 SL, Bj. 72, dkl.-blaumet., sehr gepfl., Radio-Cass., Hardtop, Alu-Felg., autom. Antenne, km 60 000, DM 25 500.—. 0 93 53/16 85. 52 728

230 SL, Bj. 10.65, Autom., TÜV 78, DM 12 000.—. T. 0 30/7 96 29 68, Hoffmann. 52 729

Suche älteres Mercedes-Cabriolet, möglichst renovierungsbedürftig. Zuschr. unt. Chiffre A 20/52 731

Zahlen 3000 DM Aufpreis
für Typ 123 Mercedes, Neuwagen o. Kaufverträge. Tel. 0 81 71 / 1 78 21 von 9–18 Uhr. H

450 SLC, Bj. 7.74, 80 000 km, Alu-Felgen, SSD, Lederpolster, l. A. zu verk. **Autohaus Claus, Daimler-Benz-Vertretung, 7300 Esslingen, Tel. 07 11/ 31 20 86.** 53 718

190 SL 62, 7.78, 64 PS, 15 000 km, weiß, Karosserie u. Verdeck neu, Hardtop, DM 11 500.— od. Opel GT 1,1. Tel. 0 54 32/6 82. 52 752

Kaufe 280 S ab Bj. 74

keine Automatik, auch hohe Kilometerzahlen, sofort gegen Barzahlung. Selbstabholung! Tel. 0 71 81/8 24 89. 53 624

Tausche Merc. Sportwagen, Cabrio, Bj. 57, TÜV 5.78, geg. schw. Motorrad, (Wertausgleich). Watserhof, Gettingerstr. 10, 8190 Wolfratshausen. Tel. Anrufbeantworter 0 81 71/7 82 86. 52 753

190 SL, Bj. 55, sehr gt. Zust., zu verk. geg. Höchstgeb. Tel. 02 81/7 05 80 ab 18 Uhr. 52 875

MB 300 SE Cabrio, Bj. 65, Luftfederung, 3,5 Ltr., ATM 26 000 km, silber, zu verk. Tel. 0 40/5 11 50 11/2. 52 876

280 C, Bj. 10.73, weiß, Coupé m. elektr. Schiebedach, autom. DB-Getriebe, Servolenkung, viel Zubehör, Becker Autotelefon, 72 000 km, für 20 000.— DM. Tel. 04 31/8 56 02 v. 7–16 Uhr. 53 703

DB 230, n. Mod., Ausst. n. frei, Lieferz. 1. Qu. 77, Kaufvertrag abzugeb. Zuschr. unt. Chiffre A 20/53 704

280 SE Cabrio, Bj. 68, silb.-rot-Led., neues Verdeck, sämtl. Extras, Zust. wie neu, 1. Hd., von Privat, Preis DM 30 000.—. Tel. 0 30/2 16 68 06. 53 705

!Mercedes! 100%

a. Modelle v. 200–450 SEL kauft bar T. 07 11/56 28 58/53 27 16, sofort. Abh. 53 613 H

Mercedes sucht Tel. 0 40/5 50 50 38. 53 615 H

3,5 L-Motor zu verk. T. 06 11/39 33 31. 53 616 H

MERCEDES ALLE MODELLE

ab Bj. 68–76, kauft bar. Tel. 0 70 42/ 1 48 56 (komme sofort). 53 617

Mercedes Barank. 0611/285144/571805. 53 618 H

100 neue Mercedes od. Kaufverträge gesucht. Auto-Graner, T. 07 31/6 57 88. 53 620 H

Daimler kauft geg. bar 07 11/29 72 66. 53 622 H

350 SL, JW., von WA, ca. 10 000 km, gold-met., reichhaltige Ausstattung. Gerhards, Tel. 07 11/3 02 70 66, Mo.—Fr. 9–16 h od. 64 78 73, ab 18 h + Wochenende. 53 120

280 E-Vertrag 12.76, Ausstattung noch frei, abzugeb. Chiffre A 20/53 706

Mercedes 450 SEL 6,9

Bj. Okt. 75, dunkelblau, velouranthrazit, 28 000 km, sämtliche Extras, Schiebedach, Alu-Felgen, 4 elektr. geheizte Sitze, Stereoanlage und Alarmanlage, absolut neuwertiger Zustand, unfallfrei, 1. Hand, von Privat zu verkaufen. VB 69 000.—. T. 0 89/37 03 69. 53 719

230 Typ 123, fabrikneu, blau, Automatik. Tel. 0 64 09/5 67, nach 19 Uhr. 53 720

Mercedes 350 SL, Modell 73, rot-met., Color, elektr. Fenster, Automatik, 2 Dächer, VB 26 000.—. Tel. 09 81/28 87, ab 19 Uhr 09 11/55 60 29. 53 721

Liebhaberpreis DM 50 000.— bar wird gezahlt für optimalen Mercedes 280 SE **ohne Automatik,** scheckheftgepflegt, nicht über 40 000 km, Bj. 75 oder 76. Nur Angebote mit Farbfotos (Außen- u. Innenansicht), neuesten Standes sowie mit detaillierter Beschreibung (zurück bei Nichtgefallen) werden berücksichtigt unter Chiffre A 20/52 878

Kaufvertrag 300 D, neues Modell geg. Höchstgeb. abzugeb. L.-term. Dez. 76, Ausstatt. kann noch festgelegt werden. Chiffre A 20/52 880

280 SL, Bj. 70, supergepfl., weiß/rotes Leder, Autom. u. 2 Dächer, Radio, n. Reifen, 18 500.—. 02 31/41 45 87. 52 881

300 SE/C, 64, TÜV 9.77, Top-Zust., SSD, 230 S ATM 42 000, AT Sch.-Getr., Servo, Luftfed., Leder, 10 500.—. Tel. 0 50 32/75 35. 52 986

300 SEL 6,3 Ltr., Bj. 71, 90 000 km, Klimaanl., Schiebedach, Leder, Kopfstützen, Color, Leichtmetallfelgen, silbermet., unfallfrei, Erstlack, Bestzust., 15 500.— DM inkl. MwSt. Tel. 02 21/3 76 17 83. 52 987

280 SL, Bj. 10.70, Autom., weiß, Hardtop, alle Extras, ATM, km 70 000. Tausch geg. 300 Diesel Automatik, auch Blechschaden, od. Geb. Zuschr. unt. Chiffre A 20/52 988

280-450 SE und SEL

ab Bj. 73 sofort gegen bar! Komme sofort! Tel. 0 71 81/8 24 89. 53 626 H

Suche 230–280 SL, auch def., Unfall, od. ohne TÜV. Tel. 0 42 98/20 81. 52 989

190 B, Bj. 60, TÜV 9.78, VHB 2300.— DM. M. Maurer, Aalener Str. 12, 7923 Königsbronn. 52 990

180 C, Bj. 61, zu verk. 0 60 32/66 60, 52 991

Bildschönes 250 SE Coupé Autom., grün-met., SSD, Servol., Rad., Lederp., Exportl., 300er-Chrom + Ausst., Zweithand, 8700.—. 0 22 34/7 45 06. 52 992

350 SL, 75, 32 000.—. T. 07 11/29 79 16. 53 123

Kaufe Mercedes bar!!

Von 280 bis 450 SL, SLC, SEL, ab Baujahr 1970–1976, sofortige Abholung! Tel. 0 71 81/8 24 89. 53 625 H

DB 230 SL 65 in Holl. zugel., Mot. 280/8, ca. 40 000 km, 2 Dächer, noch nicht vollst. rest., viele Neuteile, VB 5000.— DM. W. v. d. Woude, Am Schierkamp 20, 3210 Elze 4. 52 993

Su. Merc. ab Bj. 73, **230–280,** biete Brillanten m. Zertifikat zu guten Konditionen. Chiffre A 20/52 994

Mercedes 300 SL — Roadster US-Ausführung, Bj. 1958, Laufleistung: 56 900 Meilen, silb.-met., Verdeck schwarz, Polster Leder rot, bei Daimler-Benz vor wenigen Mon. generalüberholt, neues Verdeck, neu lackiert, Preis 70 000.— DM. Tel. 0 21 72/ 30 59 20 (werktags 7.45–16.45 h). 52 995

Wir suchen ab Baujahr 1973

alle Mercedes gegen bar
Auto-Graner, 79 Ulm, Tel. 07 31/6 57 88

Mercedes 250 CE Automatic Coupé, Bj. 12.70, el. SD, neue Reifen, H4-Licht, Extr., gold-met., geg. Höchstgeb. zu verk. T. 0 28 41/4 38 39. 52 996

220 SE Cabrio, Bj. 63, TÜV 8.78, ATM Getr., Bestzust. geg. Geb. T. Duisburg 43 37 05. 52 997

190 SL, Bj. 56, Hardtop, TÜV 6.78, kein Rost, Getr.-Schad., viele ET, ATM nur 5900.—. 07 41/68 75, ab 19 h. 52 998

Mercedes 230 SL, Bj. 64, Hardtop, TÜV 8.78, Mot. neu überh., Preis 11 800.— VHB. T. 0 76 31/7 29 54. 52 999

450 SE-Vertrag, alle Extr., Lief. Nov. 76. Tel. 0 62 45/74 12. 53 000

Mercedes von Privat gesucht, ab Bj. 72, Barzahlung, Sofortabholer. Tel. 0 89/14 06 50. 53 001

280 SEL, 5.76, rot-met., el. SSD, Servo, Stereo, Velours-P., Sportf., Tempomat. etc. zum NP. T. 0 63 31/56 54. 53 002

170 D, OTP, 4sitz. Cabrio, Bj. 51, TÜV neu, Bestzust., VB 11 000.— DM. Tel. 0 63 21/30 89. 53 003

Kaufvertrag 280 E (od. belieb. Mod.) 2. Quart. 77, geg. Höchstgebot. Zuschr. unt. Chiffre A 20/53 122

350 SL Automatik, 2 Dächer, Leder, Kopfstützen, Bj. 71, 2. Hd., 74 000 km, weiß, neu bereift, Radio, von Privat, 23 500.— DM. T. 0 52 21/5 11 66. 53 124

Wir suchen Großabnehmer für Mercedes neu + Jahreswagen. Tel. 07 11/ 63 56 46 od. 59 22 04 od. 59 18 91. 53 125

200, 230/4, 230/6

ab Baujahr 1974 bar gesucht. Komme sofort! 0 71 81/8 24 89

53 628

230/6, Bj. 75, 25 000 km, ahorngelb, Rad. Servolenk., 8fach bereift, Kr.-Schaltung, opt. 280 E, 19 200.—. Tel. 0 76 54/81 63 ab 18 Uhr. 53 254

MERCEDES-MOTOREN

Diesel + Benziner für PKW und LKW
generalüberholt im Austausch.
Volle Garantie: 1 Jahr oder 50.000 km
Als großes Motoren-Instandsetzungswerk bieten wir Ihnen Qualität durch Erfahrung und Preisvorteil durch Spezialisierung.
Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.
Informieren Sie sich. Rufen Sie uns an.

HAMBURG 040 / 5 23 24 51
WUPPERTAL 0202 / 30 50 78
KÖLN 02206 / 20 93 + 76 74
FRANKFURT 06103 / 8 41 41-2
MÜNCHEN 089 / 150 44 33

DIESEL FEUER GMBH
Gewerbegebiet, 5063 Overath, Tel. 02206/2093

53 619

Mercedes

Suche DB Benzin Aut. ab 68. Zuschr. unt. Chiffre A 20/53 264

Kaufe Mercedes ab Bj. 70-76

bar, komme sofort. Tel. 07 11/64 74 85. 53 379

Mercedes 240 D, 3 Ltr., Bj. 12.74, Alu-Felg., Color, Cass.-Radio, Anhängerkuppl., Halogen, Sonnenblende, km 40 000, Farbe: weiß, 18 000.– DM + MwSt., Finanzierung mögl. Tel. 02 21/62 28 80. 53 380

Merc. 450 SE, Bj. 6.73, 1. Hd., SSD, Radio, 95 000 km, unfallfrei, 22 800.–. Tel. 07 11/64 74 85/61 71 82. 53 381 H

280 SE Cabrio 3,5, Bj. 1970, silbermet., schwarzes Leder, alle Extr., in Bestzust., Pr. 18 500.–. 0 52 02/20 45. 53 382

350–450 SE, SL, SLC

kauft bar, komme vorbei. Tel. 07 11/64 74 85 od. 61 71 82. 53 383

300 SEL 3,5, 70, silber, Velour, DM 8900.–. Tel. 07 11/62 21 38. 53 384

Mercedes 170 V, Bj. 1.51, TÜV 6.78, orig. Tauschmotor, sehr gt. Zustand, Liebhaber geg. Gebot zu verkaufen. Tel. 09 41/6 33 60. 52 746 H

Alle Ersatzteile und Motore

aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60% billiger, mit Garantie. Einbau möglich. Handwerksbetrieb.

MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel, 220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE/3,5/6,3 V8
PORSCHE 911 T/E/S bis 2,7 Carrera
BMW 1602/2002/tii/2500/3.0 CSi
OPEL Kadett/Manta/Rekord/Commodore
FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM

Bär & Co., oHG, 4630 Bochum, Carolinenglückstraße 28, Telefon Sammel-Nr. 02 34 / 5 26 66

MERCEDES-Unfall, -Total- u. -Motorschäden kauft Tel. 0 44 21/7 02 22. 53 630 H

Kaufe 300 SEL 6,3 l

ab Bj. 69–72 mit Leder oder Velours u. Klimaanlage, Barzahlung bei Selbstabholung. T. 0 71 81/8 24 89. 53 627 H

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7000 Stuttgart 80, Tel. 07 11/60 88 03. 53 629 H

Adenauer Mercedes 300
Erstmod., handgefertigt, techn. einwandfr., fahrb., weinrot, Beckerrad., geg. Höchstgeb. Zuschr. unt. Chiffre A 20/53 659

280 E Autom., 1976, ca. 10 000 km, unfallfr., SD, Colorgl., grün-met., Radio, Standort Schweiz, meistbietend zu verkaufen. Angebote unt. Chiffre A 20/53 660

Mercedes 300 SL, Flügelt., unfallfr., 105 000 km, Mot., Getr., Kuppl. 15 000 km, Fr. 65 000.–, nehme Mercedes neuere Mod. in Zahlg. T. 01 93/9 22 72, Hs. Hegglin, **8344 Bäretswil**/Schweiz. 53 661

Mercedes 600 Pullman, 7 Pl., R.-Lenker, 4türig, in 1.-Kl.-Zust., sfr 40 000.–. Tel. CH 0 34/22 28 65. 53 662

MERCEDES-REIFEN

185/HR 14	Pirelli CN 36 SM	128,–*
	Dunlop D 1	128,–*
205/70 HR 14	Dunlop D 1	146,–*
205/70 VR 14	Goodyear w. Schrift	151,–*
	Dunlop Sup. Sport	161,–
	Veith SM 446	173,–*
	Pirelli CN 36 SM	171,–

* = schlauchlos

Versand per NN — inkl. 11% MwSt.
REIFEN-HÜFFKEN, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62

280 SL, 70, makellos weiß, eines der letzten Fahrzeuge, Cabrioverdeck noch unbenützt, 90 000 km, aus 1. Hd., jeder Kundendienst, VB 20 000.–. Tel. 07 11/22 49 73. 53 449

Merc. 450 SL, 5.73, 63 000 km, DM 24 600.–. Tel. 0 94 44/3 46. 53 450

230 SL, 64/65, metallic, Motor 30 000 km. Tel. 07 11/22 49 73. 53 448 H

300 SEL, 6,3 L, Bj. 71, alle Extr., Motor mit Rechn., 500 km, Inzahlungnahme mögl. Tel. 0 55 51/5 12 24. 53 261

Liebh. Fahrzeug DB 300 D, Adenauer, letzt. Mod., Bj. 60, SD, Knüppelschaltung, Velourausstattung, Mot. u. DB gen.-überh., TÜV 5.78, techn. u. opt. exzell. Zust. zu verkaufen. Tel. 06 41/3 18 56. 53 262

300 S Cabriolet Mercedes bis Bj. 58 gesucht. F. Höflinger, Schleißheimer Straße 85, 8000 München 13. 53 263

Mercedes 280 S – 450 SEL, Bj. 76, 10 000 km, laufend lieferbar. Tel. 09 41/6 33 60. 52 747 H

230 SL, Bj. 64, ATM 15 000 km, schwarz, beide Dächer, 1a Zust., DM 9800.–. Tel. 0 51 41/8 12 25 werktags n. 18.00 h. 53 265

230 SL, Bj. 64, TÜV 7.78, 2 Dächer, Rad.-Cass., Bestz., 9800.–. Tel. 09 11/77 52 75. 53 266

600, Bj. 7.70, weinrot, Leder, SSD, getöntes Glas, Stereo, Bestzust., zu verk., VB 32 000.– + MwSt., Inzahlungn. mögl. T. 08 21/48 80 24 n. 20 h. 53 267

220 S, Bj. 61, 1. Hd., 113 000 km, seit 73 ang., Garage, VB 1000.–. T. 09 11/35 70 57. 53 268

190 SL, Bj. 62, TÜV 8.77, guter Zustand, viele Ersatzteile, (ATM 0 km). Tel. 06 21/55 49 91. 53 776

350 SE, Bj. 73, 120 000 km, m. v. Extr., met.-lack., Autom., Radio m. Cass., Klimaanl., Verbundglas usw., VB 22 000.– + MwSt. Tel. 0 64 64/71 14. 33 270

Einmalig in Deutschland! DB 220 SE Coupé, Bj. 64, Umbau auf S-Klasse (Bild), ATM 250 SE, 23 000 km, SSD, Stereo, gold-met., schw. Lederp., TÜV 7.78, Fahrzeug in Bestzust., VB 13 000.–. Tel. 0 55 51/74 53, Samstag ab 13–20 Uhr. 53 271

450 SEL, 6.9., anthrazit-met., 10 000 km, viele Extr., 70 000.–. Zuschr. unt. Chiffre A 20/53 272

300 SL, Verdeck, Nachbau, Windschutzscheiben Color 300 SLR u. Flügeltüren z. vk. T. 0 03 14/5 41 14 27. 53 273

280 SE Coupé, Bj. 68, 1. Hd., sehr gepfl., 8800.– DM. T. 0 52 22/5 06 23. 53 387

220 SE Coupé, 64, blau, TÜV 77, ATM, techn. + opt. einwandfr., SSD, Radio, US-Lampen, Leder, v. Extras, 7000.– VHB. Tel. 05 71/3 36 20. 53 377

280 CE Automatik, Bj. 12.72, 60 000 km, 210 PS (AMG-Tuning) tiefergelegt, silber-met., el. SD, Radio, Klimaanl., l. A. zu verk. 0 71 31/7 15 70. 53 378

280 E Autom. 123er, 8.76, 5000 km, el. SD, Klima, Stereo, u.v.a. unfallfrei, z. Listenpr. + 5% zu verk. 0 27 37/37 95. 53 385

280 E, Bj. 76, Autom., Sonderl., Lederpol., Klimaanl., Niveauregul., Zentralverr., Alu-Felg., Rad.-Cass. Stereo, NP 39 000.–, Festpr. 32 000.–. Tel. 0 64 41/4 62 62. 53 386

Kaufvertrag Mercedes Benz Typ 230/4, gelb, Posterung schwarz, Mittelschaltung, Auslief. Anf. Nov. 76, geg. entsprechende Abstandssumme sofort abzgb. Zuschr. unt. Chiffre A 20/53 388

Su. f. Mercedes: 2 Kopfstützen vorn, 2 Mittelarmlehnen, 1 Polster f. Ablageschale (Mittelschaltung o. M.-Autom.), alles Leder blau (Ausführ. gel. bis 1971, gut. Zust. auch einzeln). T. 04 91/41 68, Herr Heeren, Di.–Fr. 9 bis 17 Uhr. 53 004

250 CE Autom. verk. T. 06 21/51 29 47. 53 274

190 SL, TÜV 78, VB 8500.–. 02 21/21 38 51. 53 117

250 CE Automat., Bj. 8.70, orig. 70 000 km, metallic, Colorglas, Extras, gepflegt, von Privat, 9900.– DM. Tel. 06 11/43 43 14. 53 118

Verk. geg. Höchstgeb. 250er-Mercedes-Vertrag. Lieferung 2. Quartal 77. Zuschr. unt. Chiffre A 20/53 119

280 E, Autom., 10.72, 99 000 km, Mot. neu, Extras, 13 000.–. 0 71 51/6 56 88. 53 121

280 SE Autom., Bj. 69, ATM 65 000 km, Halogenlicht, Servol., el. SSD, Niveauausgl., Stereo-Cass., Radio, heizb. Hecksch., gold-met., m. schw. Dach, VB 5800.–. T. 0 23 33/7 11 44. 53 255

190 SL, Bestzust., 61, ATM, 50 000 km, Cabrio, Chrom, Lack neu u. Pano-Hardtop, werkstattgepfl., Stereoanlage, Sup. 8 u. 190 SL gen.-üb. Mot., VHB 14 500.–. 0 21 73/1 82 90 ab 19 h. 53 256

190 SL, Bj. 58, 2 Dächer, bildschön techn. einwandfrei, Orig.-Zust., rot, v. Priv., VB 7500.–. Tel. 07 11/65 14 61 od. geg. 18 h 0 71 56/2 49 98. 53 257

450 SLC, Bj. 74, Klimaanlage, SSD, met., alle Extr., 32 500.– DM. Tel. 0 66 21/7 16 56. 53 258

Mercedes 220 SE Cabrio, Bj. 64, DM 8500.–. Tel. 0 66 21/7 16 56. 53 259

Mercedes 280 S, 5.76, ca. 12 000 km, neuwert., Automatik, silb.-met., Velour-Pol., SD, Alufelg., zentralverr. Niveau-Regulierung, wärmedämmendes Glas m. heizb. Hecksch., Stereoanl. usw., VB 35 000.– + MwSt., geg. bar. Tel. 0 22 36/4 28 62 od. 3 21 15. 53 260

230 SL, Bj. 65, TÜV 10.77, ATM 40 000, Hardtop, Radio, d'blau, Bestzust., VB DM 11 800.–. Tel. 0 52 81/53 00. 52 743

280 SL, neue Kaross., neues Stoffd., LM-Felg., Schalens., Stereo-Radio-Cass., Sonderlack, 15 500.–. 07432/6556. 52 744

Neuer Orig.-Kotflügel vorn links für Merc. 300, 250.–, Tür hinten links für 220 a, 150.–. T. 0 61 73/41 26. 52 745

Mercedes 230 SL, Bj. 10.63, TÜV 6.78, neuer Mot., Getr., Auspuff, Bremsanl., Verdeck, Rechnungen 76 um ca. DM 7000.– vorhanden, links vorne leicht unfallbeschädigt, nicht unt. 7000.– DM z. v. T. 09 41/6 33 60. 52 748 H

Traumwagen 280 SE 3,5 Cpé.

milanbraun-met., weiße Lederausst., viel Zubeh., wie neu, Garagenwagen. Tel. 0 71 53/5 12 63. 52 749 H

Suche S-a
220 Coupé 52–55
220 Cabrio 2–55
300 S-Coupé
300 S-Cabrio
geg. bar. Zuschr. mit Foto erbeten unt. Chiffre A 20/52 750

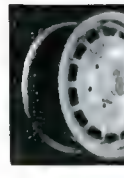
300 SL verk. Tel. 07 11/2 68 83. 52 751

280 SL, Bj. 68, silber-met. (Neulackierung), innen rotes Leder, beide Dächer, Automatic, techn. + opt. einwandfrei, DM 14 000.–. Tel. 0 64 25/14 15 ab 18 Uhr. 52 732

280 SE Coupé 3,5, Flachkühler, silber-met., bildschön, 1. Hd., unfallfrei, km 140 000, 70, 2 J. TÜV, Bestzust., neu bereift, Naturleder, Klimaanl., SSD, Automatik, Radio u. a. m. für DM 18 500.– abzugeb. T. 0 45 02/50 55. 52 733

Mercedes 190 SL, Bj. 1957, 1. Hd., Hardtop + Zubehör, TÜV frei, 67 PS, Barpreis DM 9500.–. T. 0 28 41/2 22 91. 52 734 H

280 SE, fabrikneu, Liefertermin Mitte Okt. zu verk. T. 0 62 65/3 26 od. 2 45. 53 717



BESTSELLER
LM-RAD FÜR MERCEDES VON ATS
6 J 14 DM 205,– 6.5 J 14 DM 212,–
Wiederverkäufer Nettoangebot anfordern
FRITZ IHLE, Reifenhandel KG, 757 BADEN-OOS, Tel. 07 21/65500

Wohnwagen ERIBA-HYMER 540 MT, EZ 6.76, mit allem Zubehör + Vorzelt + Domas (neu), für DM **17 000,–** zu verk., NP DM 20 400.–. Tel. NOH 0 59 21/55 67. 52 735

Suche von Privat gepflegten Mercedes SL, Coupé, Cabriolet oder 6,3 Ltr. oder S-Klasse-Modell, gegen bar. Tel. 0 70 42/76 47. 52 736

280 SL, Mod. 70, z. verk. 0 72 43/1 38 38. 52 737 H

350 SL, Bestzust., wenig km, zu verk. Tel. 0 72 43/1 38 38. 52 738 H

Merc. 300 SEL 3,5, Bj. 71, silber, rotes Leder, Klima, kompl. Zubehör, neu bereift, 1a Zustand, DM 10 500.–. Tel. 08 21/7 23 10. 52 739 H

170 SV, Bj. 53, Original, TÜV 6.77, DM 6000.–. Tel. 0 26 06/6 39. 52 741

Merc. 300 SE Coupé, neuwertiger Zust., kein Rost, 1. Lack, TÜV 7.78, 5-Gg.-Getr., alle Extras, DM 10 000.–. Tel. 0 97 41/32 47. 52 742

Etwas Besonderes: 250 SE Coupé, grundüberholt, Transistorzündung, Elektronikeinspritzmotor, 65 000 km, moosgrün-met., 10 000.– DM + MwSt. Tel. 0 79 54/4 40. 53 707

Mercedes 300 SE Coupé, goldmetallic, Bj. 67, US-Scheinwerfer, elektr. Schiebedach und Fenster, Luftfederung, Anhängerkuppl., geg. Gebot zu verk. Tel. 02 11/32 40 56. 53 708

190 SL gesucht, nur techn. + opt. einwandfrei. Tel. 0 21 06/8 04 34. 53 709

180 D, 8.60, ges. km 154 000, 1. Hd., sehr gepfl. Bestzust., einmal. Gelegenheit, TÜV 4.77, geg. Höchstgeb. K. Wissmann, Schloßweg 111, 7117 Bretzfeld-Adolzfurt. 53 710

Mercedes 300 SE Coupé, Bj. 65, SD, Lederpolster, Zirbelholz, Automatik, gegen Gebot abzugeben. Tel. 0 89/6 70 20 10 od. 0 81 78/48 95. 53 711

Liebhaber! DB 190 SL, Bj. 61, Lack, Mot., Faltdach neu, techn. + opt. 1a, beide Dächer, VB 7900.– DM. Tel. 0 53 31/7 25 53. 53 712

350 SE Autom., sign.-grün-met., Bestzustand, DB-Alu, el. SSD, Zentr.-Verr., 4 Fensterheber, Scheiben-Waschanl., Color u. Heckhzg., Stereo u. Cass., Mod. 74, 80 000 km. T. 0 71 23/1 58 80. 53 713

Merc. 350 SE, 73, v. Extr. 0 93 86/2 22. 53 714

280 SL, Bj. 69, von Privat abzugeben, DM 16 000.–, Inzahlungnahme möglich. Tel. 02 31/40 24 75. 53 715

MB 600, Bj. 70, 110 000 km, maus-grau, rotes Leder. T. 0 40/5 11 50 11/2. 53 716

MG

Ersatzteil-Expreßversand tägl.
J. A. Woodhouse
GmbH & Co. KG
Kölner Str. 93 · 5000 Köln 40 (Marsdorf)
Telefon (02 21) 48 71 41 · Telex 08 881 059

MG-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht. T. 0 29 43/25 86. 53 631 H

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h 53 632 H

Billige Teile verkauft T. 0 21 05/44 96. Von 11–19 Uhr. 53 633 H

MG-Lafer Replica, grün, Bj. 76, Vorführw., 24 000.–. T. 0 40/78 51 46. 53 451

MGB, Bj. 5.74, rot, 25 000 km, Zweitwg., techn. u. opt. einwandfrei, z. Pr. von DM 9800.–. T. 0 23 03/8 00 04. 52 877

MG-J2, Bj. 1935, fahrbereit, VB DM 12 500.–. F. Boxmeer, Elzenhof, Bodegraven, Tel. 00 31/17 26/1 38 00. 53 722

MGA 1600, 80 PS, Bj. 61, rot, Cabrio, techn. gen.-überh., für ca. 10 000.– DM, TÜV 78, gt. Zust., läuft im Sommer, Liebhaberstück, für VB 20 000.– DM zu verk. Tel. 0 71 31/8 39 19, Herrn Schülling. 52 879

MGA 1600, TÜV neu, Bestzust., Bj. 62, DM 6500.—. Tel. 0 51 51/1 32 80. 52 754

MGB, 74, unfallfr., 17 000 km, rot, einmal. gepfl. Drittwag., DM 9800.—. Tel. nach 18 h 0 62 33/10 30. 52 755

MGB fahrbereit, Lederlenkrad, DM 980.—. Tel. 0 23 51/4 13 06. 52 756

MGB Cabrio fabrikneu, einmalig günstig. Tel. 0 60 74/2 35 67. 52 882 H

Sport/Unfallwagen kauft: Tel. ab 18 Uhr 0 72 61/41 52. 53 005 H

Schönster MGC, 8.77, 9300.—. Tel. 0 21 75/33 09. 53 006

MG-TC, Bj. 1948, orig. Zust., 10 000.— DM. Tel. 0 87 05/4 06 o. 08 71/2 33 57. 53 007

MGB, Bj. 66, neues Dach, Speichenräd., TÜV 78, VB 3800.—. 0 71 53/4 90 73. 53 008

MGB, 7.76, 3000 km, dkl.-grün, Radio + Extras, VB 2000.— unt. NP. Tel. Köln 02 21/31 93 58. 53 126

Softtop für MGA, weiß, ungebraucht, 95.—. Suche Hardtop für MGB. Tel. 0 61 51/6 36 60. 53 127

Su. v. Privat MGB-Cabrio, Bj. 74–75. Zuschr. unt. Chiffre A 20/53 275

MG Midget 1500, Bj. 4.75, 18 000 km, Hardtop, Überrollbügel, Radio, erstklassiger Zust., 7500.— DM zu verk. Tel. abends 07 11/77 36 19. 53 375

MGB 70/78, VB 4700.—. 0 21 91/3 29 84. 53 376

Modellautos

MERCEDES 450 SLC
Plastikbausatz 1:12 (ca. 40 cm). **Ein Spitzenmodell von Otaki. Bewegl. Türen, Deckel, Räder, Lenkung usw., ausgereift bis ins Detail.** Bei uns nur **DM 89,95** plus N.N.-Porto und Verpackung. Bitte auch großen Versandkatalog mit über 1300 anderen Automodellen anfordern. Alle Maßstäbe. Metall oder Plastik. Bausatz- oder Fertigform. DM 4,— in Briefm. bitte an **Modell International,** 6083 Walldorf, Postfach 310 Abt. 1

R. R. Phant. II von Pocher kompl. mit Vitrine, VP DM 900.—. D. Schwarzer, Akazienweg 18, 7016 Gerlingen 1. 53 009

POCHER ALFA MONZA 1931, Fertigmod. 1 : 8, lackiert, Spiegelglasstandplatte, 550.— DM zu verk. 0 61 08/82 07. 53 010

Morgan

S +8 ab 73, Tel. 0 61 28/30 81. 53 276

Morgan +8, Bj. 75, 11 000 km, Drittwagen, beigebraun, verstellb. Einzelsitze, Kopfstützen, Lederpolsterung, Haubenriemen. Tel. 0 43 48/18 05. 53 726

Hardtops. P. Schmitz, 0 24 02/2 22 75. 52 757

4/4, 4sitzer, Kaufvertrag, 14 Mon. alt. geg. Gebot abzugeben. Zuschr. unt. Chiffre A 20/52 758

+8, Bj. 7.76, Oxford, blau, 4500 km, helles Leder, Edelholz-Armaturenbrett, sehr schönes Exemplar, Festpreis 29 000.— = Einstandspreis. Tel. 02 21/23 43 63, tgl. 9–20 Uhr. 52 759

Morgan 4/4, 4sitzig, Bj. 74, lotus-gelb, ca. 12 000 km, neuwertig, umständeh. geg. Höchstgeb. zu verk. Tel. 0 89/5 38 52 11. 53 128

Morgan +8, Bj. 72, rot, rechtsgesteuert, 2 Jahre TÜV, Wagen überholt, 20 000 Meilen, 15 000.— DM. Tel. 08 41/8 29 21. 53 129

Suche neuw. +8, Li.L., ausf. Angeb. unter Chiffre A 20/53 130

+8, 9.74, ca. 40 000 km, viel sinnvolles techn. Zubeh., mindestens 17 000.— DM + 11% MwSt. od. geg. Höchstgeb. T. 02 21/62 30 38, 15–18 h. 53 724

Suche Morgan +8. T. 02 01/48 33 64. 53 727

Verk. Morgan +8, signalrot, EZ 3.76, 7500 km. Zuschr. unt. Chiff. A 20/53 723

MG TD, Bj. 50, schwarz, total rest. Wagen ist verzollt aber ohne Papiere, ist 17 Jahre nicht bewegt worden. Tausch mit Morgan 4/4. Tel. 04 21/32 65 36. 53 725

Motorräder

MOTORRADVERLEIH
Honda Gold Wing, Kawasaki
Telefon 02 21 / 36 20 63

Opel

Tuning Kits und Zubehör
– individuell und preiswert –
Katalog DM 1,– (10er Briefm.)
Lexmaul OPEL TUNING
8232 Kelkheim, Bergstr., T. 0 61 95/7 32 11

Ascona 19 SR
Bj. 74, signal-blau, 55 000 km, Frontspoiler, techn. u. opt. einwandfr., TÜV 78, VB 8300.—. Fürst, Bismarckstr. 90, 7000 Stuttgart 1, Tel. 07 11/65 13 86, 18–21 Uhr. 53 278

Notverk. KZ C Coupé, Bj. 75, 25 000 km, TÜV neu, signalblau, sehr viele Extras, z. B. SD, Koni, Drehzahlm., Sportfelgen, 175er Reifen, Bibersitzfelle, Radio-Kass., usw. Pr. 8500.— DM. Tel. 0 62 01/1 48 75. 53 133

Suche Opel Diplomat Coupé. Chiffre A 20/53 012

Opel Manta GTE, Bj. 1.76, signalorange, 5000 km, m. Radio + Extras. Tel. 0 71 62/26 87, 19–21 Uhr. 53 013

Opel GT, Kotflügelverbr., 7-Zoll-Felg., 70 000 km, 6500.— VS. 0 28 52/25 28. 53 014

Su. 2,5 Ltr. E od. 2,8 Ltr. E-Mot., auch v. Admiral. T. 0 70 43/66 32. 53 015

Tuning komplett
Ab sofort lieferbar
Opel Ascona B -Teile
(Frontspoiler, Heckspoiler, Vergaseranlage 110/114 PS, tiefer gel. Fahrwerk usw.)
Katalog gegen DM **4.—** in Briefmarken
NEU: Irmscher T-Shirt ab DM 8,—
irmscher
7057 Winnenden, Waiblinger Str. 20, Tel (07195)2066

Diplomat V8, 5.4 Ltr. Automatic, 230 PS, Bj. 72, scheckheftgepflegt, 77 000 km, TÜV 78, Anhängerkuppl., für DM 8900.— od. monatl. DM 260.—. Tel. 0 70 42/76 47. 52 762 H

GT/GTJ ges. 0 96 21/8 46 32. 52 763

Kadett SR, 8.74, 29 000 km, alle Extras. Tel. 0 61 42/3 11 09. 52 883

Neuw. Doppelr.-Anlage kpl. 2 Solex 40 DDH mit Rallyen. f. Opel 4-Zyl. preisw. abzug. Tel. 0 61 45/3 03 03. 53 131

Opel GTJ, Bj. 11.72, VB 7200.—, s. gepfl., Extras. Tel. 0 93 31/27 27. 53 132

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **OPEL,** TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt OP u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÜLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.**

Opel Dipl. A Coupé, Bj. 66, Karosserie, gegen Gebot z. v. 08 21/7 23 10. 52 760

Super Ascona 2 Ltr. Autom., 73, silber-met., 7″ ATS, 4 Vergaser, 2 Recaro LS gestreift v. u. h., U.-Bügel, Stereo, Konis usw., zu vk. 0 52 51/6 32 30. 53 398

Vollautomatische Radauswuchter
ROAD HUGGERS
weltweit patentiert
Auswuchtscheibe

- Mind. 20% weniger Reifenverschleiß
- Unbegrenzte Garantie für 250000 km oder 3 Jahre
- Selbst in wenigen Minuten einzubauen
- erhebl. weniger Bremsenverschleiß
- verringerter einseitiger Abrieb der Reifen
- Auch für schwere Lkw und Anhänger
- Millionenfach in den USA bewährt

Händler bitte Angebot anfordern!!!

★ VOLLAUTOMATISCHE RADAUSWUCHTUNG WÄHREND DER FAHRT
★ NIE WIEDER AUSWUCHTEN
★ VERBESSERTES FAHRVERHALTEN

So genial einfach funktioniert dieses neue Patent:
Die Auswuchtscheibe wird einfach zwischen Bremstrommel und Felge eingebaut. Sobald sich nun das Rad dreht werden Tausende kleine Gewichte in der Scheibe in Bewegung gesetzt. Durch die auftretenden Zentrifugal- u. Kreiselkräfte nehmen diese vielen Gewichte nun vollautomatisch eine Position genau gegenüber der Unwucht ein und wuchten dadurch das Rad ständig 100%ig aus. Sobald sich die Straßenverhältnisse ändern, passen sich die Gewichte dem sofort an. Erfolg:
Keinerlei Vibrationen — dadurch erheblich weniger Reifenverschleiß und besseres Fahrverhalten.
Zu erhalten für alle Pkw im Fachhandel oder vom Hersteller.

Satz: 2 Stück DM **69,30**
Satz: 4 Stück DM **123,-**
Versand gegen Vorkasse/Scheck oder per NN.

Unbedingt Fahrzeugtyp angeben! Selbstverständlich Rückgaberecht innerhalb 8 Tagen.

PACER PRODUCTS Deutschland GmbH
2800 Bremen 66, Am Kirchdeich 6, Pf. 660 427, Tel. 04 21/58 58 49/58 17 25

Opel GT/J, 1900, 90 PS, rot, Bj. 72, 95 000 km, TÜV 3.78, 185/70, Radio-Cass.-Rec., Talbot-Sportspiegel, Zustand opt., VB 8000.—. T. 0 93 43/6 32. 53 279

Steinmetz Commodore Jumbo 3,4 L, 210 PS, Bj. 74, 20 000 km, Kotflügelverbr., Frontspoiler, Überrollb., belüftete Scheibenbr., vorn u. hint. 245/60 VR 14, Felgen 7J x 14, 5-Gg.-Getr., Sperre, TÜV eingetr., NP 53 000.— DM , VB 22 500.— DM. T. 02 51/4 61 64. 53 280

ELEKTRO-FENSTERANTRIEB
Komfort im Auto durch autom. Fensterbetätigung. Einfach. Selbsteinbau auch von Laien. Für jedes Auto. Per Nachnahme 129,- DM. 1 J. Garantie. Bei Bestellung angeb.: Autotype...6/12V...
EMA · 6 Frankfurt · Postf. 700647

Kadett GTE, 14 000 km, Recaro, Sperre. Tel. 0 61 42/5 11 02. 53 281

Opel Manta GTE, gelb, Bj. 12.74, km 28 000, VB 10 800.—. T. 0 75 28/75 66. 52 761

Opel Ascona 195 R, optimale Grp. 1 Rallye-Ausführg., 115 PS, sehr preiswert. Tel. 0 67 81/4 36 92. 53 452

Manta SR Notverk., Bj. 72, 54 000 km, TÜV 78, DM 5500.—. T. 0 82 45/4 65. 53 729

Peugeot

Hardtops 3-tellig
für Peugeot 204/304 Cabriolet
KÜBSLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46 / 2 93

Cabriolet Peugeot 304, Bj. 71, 68 000 km, TÜV 9.77, 1a Zustand, DM 4950.—. T. 0 64 00/84 66. Nehme Pkw in Zahlg. 53 399

Peugeot 504 TI, Bj. 1.73, 72 000 km, SSD, äußerst preisw. Gebr. Weber, BMW-Händler, 5470 Andernach, Tel. 0 26 32/4 88 88. 53 284 H

Gelegenheit! Gepfl. 504 L, Bj. 4.74, TÜV 5.78, 8fach ber., opt. + techn. einwandfrei, nur große Strecken, VB 8400.— DM. Tel. 0 74 24/47 84 ab 19 h. 53 285

PEUG 203/1956, 59 000 km, echt, keine Schweißstellen, TÜV 2 Jahre, Pr. ca. 8–9000.— DM. Tel. 0 68 41/42 45. 52 884

Neuwagen Import mit Garantiekarte Peugeot 504 TI, mod. 77, 14 990.— DM, Peugeot 604 SL, Mod. 77, 19 990.— DM, Vorfracht 350.— DM. Auto Krämer, 6689 Merchweiler 1, Tel. 0 68 25/52 93. 53 134

Suche 100 neue 504 L. Auto Graner, Tel. 07 31/6 86 38. 53 634 H

504 GL Diesel, Bj. 73, 73 000 km, Radio, div. Extr., garagengepfl., auch als Taxi (taxibeige) geeignet, 9900.— DM. Tel. 0 84 61/83 53. 52 885

Pontiac

Tausche Pontiac Firebird Formula 400, Bj. 10.4.72, AT-Mot., 46 000 km, grünmet., 8fach bereift, geg. Mercedes 280 SL, ab Bj. 69. Tel. 05 71/3 17 93. 53 282

Einmalig! Formula 400, 76er, silb.-met., Extr., praktisch neu, nur DM 14 800.—, abzugeb. Tel. 0 75 86/50 71. 53 283

Porsche VW-Porsche

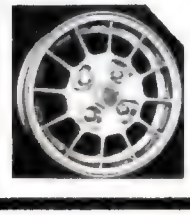
Gebrauchtteillager
Suche Unfallwagen
415 Krefeld, Grünerdyk 37
Telefon 0 21 51 / 2 69 77
Auto-Tel. 02 03 / 0 55 56 58

1 Turbo-Spoiler m. Gum. 550.—.
1 Carrera-Spoiler m. Gum. 550.—, Kotflügelverb. 8″: DM 90.—, 9″: DM 250.—, weitere Teile auf Anfrage. Tel. 0 89/22 71 85. 52 765

2-Ltr.-Carr. Cpe., 5.73, 51 000 km, unfallfr., Bestzust., DM 24 500.—, n. Dino 246, Pantera b. DM 22 000.— Inz. Schmitz, T. 02 02/30 24 60. 52 766

Porsche Targa 911, braunkupferdiamant, Bj. 10.75, ca. 25 000 km, 5-Gg., get. Scheib., Blaupunkt „Bamberg" u. a. Zubehör, DM 35 500.— inkl. MwSt., W. Köster, Museumstr. 33, 2 Hamburg 50, Tel. 0 40/39 12 21. 52 767

Suche Porsche Carrera, Bj. 76, gegen bar. Tel. 0 52 02/33 36. 52 775



5 J - 13 für FIAT 124, 125, 128 C, 131, 132

TÜV-frei **RONAL** ABE
LEICHTMETALLRÄDER
ABARTH-Auspuffanlagen, RECARO-Sitze, KONI- und BILSTEIN-Spezialstoßdämpfer, CIBIE-Scheinwerfer, H4-Systeme HELLA
Bitte Type und Baujahr angeben.
⅓ ANZAHLUNG, 6 RATEN.
L. BEIL · 6701 NEUHOFEN 4 · Telefon 0 62 36 / 13 66

Porsche VW-Porsche

PORSCHE + BMW Gebrauchtteilelager tägl. Expreßversand, Alt- u. Unfallwagen gesucht. AZ-Sehnde/Hannover, T. 0 51 38/10 11. 52 764 H

Carrera 3.0 Ltr. v. Werksangehörigem, alle Extr., dkl.-braun-met., 10 Mon. alt, zu verk. T. 0 52 51/2 32 38. 52 768

Su. Porsche 911, neu, fast neu od. Vertrag, Bedingung Inz. meines Jaguar XJ 4.2, 172 PS, silber, Klima, Schaltgetr., Radio, Cass., Stereo, 9 Mon. alt, 23 000 km, Zuschr. unt. Chiffre A 20/52 769

356 B, Bj. 63, für Liebhaber Cabrio, TÜV 3.78, 75 PS, Farbe gelb, total restauriert, VB DM 7500.—. Tel. 0 61 21/84 32 61. 52 770

Umbau aller Porsche 911 auf Carrera u. turbo sow. G.-Mod. 76. Div. Porsche-Teile a. Anfr. T. 0 61 21/30 48 18. 52 771

Porsche 356 SC, 65, gepfl., TÜV 8.77, überholter Motor, ca. 10 000 km, Rad., DM 6950.— VB, Vollfinanz., Eintausch mögl. T. 02 41/3 33 34. 52 772 H

Porsche 911 T, 2 Ltr., 130 PS, günstig zu verk., wegen Studium, VB 4000.— DM. W. Kielkopf, T. 0 71 63/26 26. 52 773

Schöner Carrera

8" + 9" eingetr., Bestzustand, DM 25 800.— DM, evtl. Mercedes Inzahlungnahme. Tel. 07 11/72 24 70, Eisenrigler, Asemwald 12/22, 7000 Stuttgart 70. 52 774

Porsche 911 T, Bj. 70, S-Ausstatt., Color-Glas, Farbe grün, 94 000 km, Radio, 10 500.—. Tel. 0 62 84/12 48. 52 886

Porsche 911 S Targa, Modell 75, km 39 000, schwarz, Leder-Ausst., Color, Radio, Heckwischer, DM 28 000.— inkl. MwSt. T. 07 61/8 56 13 n. 18 h. 52 887

Porsche 911/76 Coupé mit Extras, 17 000 km, inkl. MwSt., 33 000.— DM. T. 07 61/5 47 50 o. 5 49 09. 52 888 H

Verkaufe Porsche-turbo-Vertrag, (braunkupferdiamant, innen schwarz), Lieferung Okt. 76, DM 70 000.—. H. Jaser, 7702 Gottmadingen, T. 0 77 31/7 14 05. 52 889

Suche Turbo

oder Carrera (auch Unfallwagen). Tel. 05 21/2 00 01. 52 890

Carrera-Targa, Modell 74, Front + Heckspoiler, silber, 50er-Serie, Color, DM 29 000.—. Tel. 05 21/2 00 01. 52 891

911 T Targa, 1.71, 110 000 km, TÜV 4.78, S-Ausstattung, neu bereift, guter Zustand, Getriebe überh., Cibie-Weitstrahler, VB 9800.— DM. Tel. 0 62 02/6 11 25. 52 892

Kotflügel 911 b. 73, Kunststr. vorn, 1 Paar, umst.h. f. 450.—. 0 22 37/13 11. 52 893

Porsche-Barankauf

Auszahlung sofort nach Besichtigung

PORSCHE WUPPERTAL
MAGNER · TEL. (0202) 70 50 70

911 Targa, Bj. 74, 50 000 km, 7", get. Sch., 5-Gg., DM 24 800.—. Tel. 02 31/40 23 08. 52 894

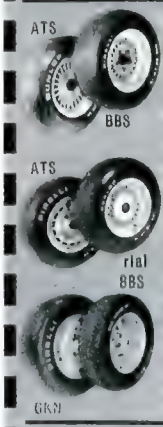
911 T Coupé, Mod. 69, weiß, 1. Hd., orig. 100 000 km, u.frei, Mot. überh., viele Extras, DM 8700.—. Tel. 0 62 02/7 31 64. 52 895

914/4, Bj. 9.71, ATM 36 000 km, grün, Rm. Bl., DM 5950.—. T. 0 57 31/8 12 94. 53 730

Unfall-Porsche und 4- und 6-Zylinder-Motorengestell. Tel. 0 24 53/5 68. 53 733

Komplette Leichtmetallräder von AZS

garant. 1. Wahl



Pirelli oder Dunlop-Stahlgürtel auf ATS, BBS, GKN, Rial-Felgen

* = nur mit ATS lieferbar.

Unsere Räder sind gewuchtet, mit Muttern, TÜV-Gutachten od. ABE, inkl. MwSt. Versand erf. per NN. Felgen auch allein od. mit anderen Reifen lieferbar.

Wichtig: Alle gängigen Größen auch abholbereit am Lager. Ständig 500 LM-Felgen vorrätig.

Hervorragende Laufruhe durch Verwendung exakt auf Rundlauf geprüfter Felgen und Reifen, sowie durch elektron. Feinwuchten.

Wir beraten Sie auch telefonisch, nutzen Sie unsere langjährige Erfahrung.

Reifengröße	Felgengr.	BBS	ATS/ Rial	GKN
165/70 SR 13	5 x 13	217,-	199,-	
175/70 SR 13	5 x 13	228,-	209,-	
175/70 SR 13	5,5 x 13		209,-	
175/70 HR 13	5,5 x 13		229,-	
185/70 SR 13	5,5 x 13		211,-	211,-
185/70 HR 13	5,5 x 13		232,-	239,-
185/70 SR 13	6 x 13	239,-	217,-	
185/70 HR 13	6 x 13	259,-	237,-	
195/70 HR 13	7 x 13*		288,-	
235/60 VR 13	8 x 13*		358,-	
185/70 SR 14	5,5 x 14		249,-	252,-
185/70 HR 14	5,5 x 14		274,-	277,-
185/70 HR 14	6 x 14		279,-	277,-
185 HR 14	6 x 14		309,-	
205/70 HR 14	6,5 x 14		349,-	
205/70 VR 14	6,5 x 14		389,-	
195/70 HR 14	7 x 14	372,-	318,-	
195/70 VR 14	7 x 14	397,-	342,-	
205/70 HR 14	7 x 14	375,-	339,-	
205/70 VR 14	7 x 14	414,-	378,-	
175/70 SR 15	5,5 x 15*		247,-	

AZS Reifen-Schneider KG, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Straße 18, Telefon (06 11) 41 90 42

Targa 911, silbermet., Bj. 75, mit allem Zubeh. und eloxiert, 34 500.— sofort zu verk. T. 0 62 27/6 23 27 ab 20.00 Uhr. 53 731

PORSCHE

Gebrauchtteilelager

2,0–2,7 Liter-Motoren

kaufe Unfall-Porsche

TEBERNUM

Cracauer Str. 16-26, 4150 Krefeld

0 21 51/2 15 16

911 T Targa, Mod. 73, 77 000 km, gelb, S-Ausst., Color, Frontspoiler, Heckscheibenwischer, Alu-Felgen, Stabis, Top-Zust., 17 000.— DM. Tel. 0 23 51/6 17 04. 53 018

Motor 911 T, 2,2, 125 PS, mit Getr. 3000.—, 4 S-Felgen 6" mit Reifen 60% DM 1000.—, 2 E-Felgen 7" mit Reifen 30% DM 500.—. T. 0 21 54/22 52. 53 732

500.— TURBO HECKSPOILER m. Gum. + Gitter, 130.— Carr., 73, Frontspoiler, 90.—, 8 J, Kotflügelverbr., Carr., 200.—, 4 Turbo Kotflügelverbr., 200.—, 4 Carr. RSR, Kotflügelverbr., 250.—, Stoßstangen, 76, vorn m. Lippe, 250.—, Stoßstangen, 76, hinten mit Ecken, 250.—, Fronthaube, 76, 100.—, Porsche Lichtleiste, 100.— Heckspoiler, Gummi. H. Sprengert, Tel. 0 61 29/80 61. 53 774 H

Porsche 911 Targa, 7.76, neuwert., umst.-halb. f. 36 500.— DM zu verk. Tel. 02 11/67 25 94. 53 286

911 2,7 Coupé, 76, 22 000 km, 5-Gg., Radio, SSD, Scheinw.-waschanl., Hecksch.-wischer, 29 500.— VB. Tel. 05 31/7 49 97. 53 287

Das 77er Modell:

276 Seiten Umfang, davon über 60 Seiten Farbe.

Inhalt:
Alle Motorräder der Welt. Mit Preisen und technischen Daten. Dazu eine Übersicht über das gesamte Angebot an Mofas, Mopeds, Mokicks und Leichtrollern auf dem deutschen Markt.

Außerdem die interessantesten Rennmaschinen, die das Bild der Grand Prix-Straßenrennen der Saison '76 bestimmten.

MOTORRAD Katalog '77
DM 6,—

Suche 911, 2,7 l, Coupé, ab Bj. 73, gegen Barzahlung. Tel. 05 21/6 92 27. 53 288

Turbo 5.75, alle neuen Extras, Schiebedach, 50er-Reifen, dkl.-braun-met., mit gold-met. Seitenpfeil, 30 000 km, als Zweitwagen, aus 1. Hd., für Liebhaber, 54 000.— DM inkl. mit Zusatzreifen. Tel. 02 41/52 20 88. 53 289

Su. guterhaltenen Porsche 356 Speedster. Tel. 07 11/37 40 40, abends. 53 290

Su. 911 T o. S Coupé, Bj. 73.75. G. Portula, Den Haagerstr. 15, 8700 Würzburg. 53 291

Gebrauchtteile aller Typen am Lager
Unfallwagen gesucht
M. Freisinger & Co.
Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

Su. 914-6 oder 911 ohne Mot. Tel. 0 23 53/8 22 49. 53 292

911 Coupé 2,7 L, Bj. 2.74. Extr., VB 23 000.— DM. Tel. 06 11/31 58 01. 53 293

Privat su. Unf.-Porsche auch Carrera od. Turbo, Felgen, Blechteile usw. Tel. 0 23 27/3 52 64. 53 294

Turbo, Bj. 3.75, br.-met., 24 000 km, 54 000.—, Nehme Mercedes 350 SE ab Bj. 76 i. Zahlg. Tel. 02 11/36 92 83 — 45 33 80. 53 295

Porsche-Gebrauchtteillager
täglich Expreßgutversand

Unfallwagen-Ankauf
4 D, Werstenerfeld 65-69
Tel. 02 11 / 76 77 50

Porsche 911 Targa 2,4 L, 7.71, 77 000 km, geg. Höchstgeb. T. 0 54 01/4 10 00. 53 296

Turbo ges. Tel. 0 52 03/36 35. 53 297

911 Coupé 2,6 L, Bj. 74, orange, km 25 000, Extr., opt. Carrera, poliert. Felg., VB 30 000.—. T. 02 09/2 25 42. 53 298

911 Targa, Bj. 70, 120 PS, orig. Carrera 75 umgeb., 7+8" Bereif., blaumet., abzugeb. Tel. Geisenkirchen 02 09/2 88 30. 53 299

SONDERANGEBOT
Ia DUNLOP-STAHL

195/70 HR 13 99.-	205/70 VR 14 162.-
195/70 HR 14 125.-	185/70 VR 15 156.-
195/70 VR 14 157.-	
205/70 HR 14 134.-	ER 70 VR 15 169.-

inkl. MwSt., Versand per NN oder Reifenmontage in unserem Fachbetrieb ohne Aufpreis.

PIRELLI CN 36 SM
zu bekannt günstigen Preisen in allen Größen ebenfalls am Lager.

Mo —Fr. 8 bis 12 und 13 bis 17 Uhr, Sa. bis 12 Uhr.

AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18, Tel. 06 11-41 90 42

1 Orig. Porsche Heckspoiler, Mod. 76, DM 270.—. T. 0 80 31/3 45 34 ab 19 h. 53 300

356 C, Bj. 64, vollst. restaur., (Kosten 19 500,—) f. 12 500.— zu verk. Tel. 02 21/8 22 30 22. 53 301

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für Porsche 911/2 + 2.2 l, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt PS u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130

73 Carr Frontspoiler 160.—. 911 Haube vorn 200.—, hint. 40.—. Carr Abschl.-Blech hint. 90.—. Tel. 02 11/79 40 20, nach 19 Uhr. 53 302

VW Porsche 914/6 ab sofort gesucht. Mo—Fr 8—17 Uhr, T. 0 62 24/14 12 49. 53 400 H

911 Targa, Mod. 76, Extr., orange, m. Garant. 32 900.—. 0 72 24/35 37. 53 401

Porsche Carrera 76 mit 20% Nachlaß. Tel. 02 02/30 82 22. 53 402

911 E Targa, 2,4 Ltr., Bj. 11.71, TÜV 78, gelb, 5-Gg., Color, heizb. Hecksch., Recaro, Kass.-Radio, Frontspoiler, ca. 116 000 km. gen.-überh., Bestzust., VB 14 500.— DM. Tel. 07 11/26 55 58, Mo.—Fr. 53 403

Carrera RSR Umbau 76, neue Pirelli 225/50er Serie m. 7 - 8"-Alu-Felg. Spurverbr. 70 mm, Turbospoiler, alles TÜV, (Basis 911 S, 190 PS, Bj. 73). T. 02 31/23 42 42. 53 404

Porsche 911 S, Targa 2,4 L, Bj. 6.72, 190 PS, TÜV 8.78, Superauto zu verk. DM 18 000.— VB. Tel. 0 23 68/26 62. 53 405

911-Motoren, 15—20 Stück, gebraucht auf Lager, mit Garantie. Tel. 0 21 51/2 15 16.

914/4, Mod. 72, TÜV 78, 50 000 km, Extr., 7200.—, T. 05 21/87 22 03. 53 406

Turbo 76, blaumet., SSD, DM 54 000.—, 24 000 km. Ab 18 Uhr. T. 0 30/3 05 79 92. 53 407

Rarität (nur 1750 Stück-Serie), aufbaufähiges 356 Karmann-Coupé, VB 1850.—. Tel. 02 31/14 38 62. 53 408

TURBO- u. RSR-Umbausatz, Spoiler-, Haube-, Stoßstangen u. Kotfl.verbr., kpl. 1650.— DM. Tel. 0 61 29/80 61. 53 143 H

911 S, Bj. 8.71, orange, 5-Gg.-Getr., neu bereift, 185 auf Felgen 7 J x 15, für 13 400.— DM zu verk. Tel. 0 52 41/83 37 35, 8—17 Uhr. 53 153

911 T Coupé, 2,4 Ltr., Mod. 73, signalgelb, 61 000 km, S-Ausstattung, Stereoanl. etc. VB 16 900.—. T. ab 17 h 0 80 53/3 95. 53 020

PORSCHE 924, marsrot, 30 000 km, gepfl. Chefwagen, viele Extras, DM 21 000.—, NP 26 000.—. Tel. 0 23 71/2 00 90 und 3 06 48. 53 023

924 Unfall, Bj. 4.76, 18 000 km, silb.-met., Color, NP 26 000.—, Blechschad. vo. + hi. von Priv. VB. 0 52 05/28 10. 53 140

356 SC Cabrio, Leder, Holzlenkrad, alles neu, Pr. VS. Tel. 0 62 62/16 28. 53 022

911 E Coupé, 2,4 Ltr., Bj. 72, 75 000 km, el. SSD, Radio, VB 15 500.—. T. 0 47 21/2 31 12. 53 024

911 Coupé, 2,7 Ltr., Bj. 75, 1. Hand, Zubeh., Privatverkauf. Tel. 02 03/77 01 36 od. 72 38 15. 53 025

Carrera-Targa, 4.74, 60 000 km, DM 29 000.—. Tel. 07 11/22 49 73. 53 453 H

911 T Coupé, Bj. 73, 70 000 km, sehr guter Zust., Extras, unfallfrei. Tel. 0 93 69/10 37. 53 026

Porsche Carrera RS 2,7 Ltr., 210 PS, mit Heckspoiler, Grandprix weiß, Modell 73, Radio, in bestem Zustand zu verk. 26 000.— DM, 36 000 km. W. Neumann, Hohenzollerndamm 131, 1 Berlin 33, Tel. 0 30/8 23 64 73. 53 135

Porsche Barankauf
02845/8138-8139

911 S, 11.70, 93 000 km, 7 + 8 J, viele Extr., gegen Höchstgebot. Tel. 0 89/66 17 13. 53 136

924, Bj. 76, Extr. T. 0 73 07/2 27 23. 53 137

914/6, Bj. 71, TÜV 78, Kotflügelverbreiterung, VB 9700.— DM. Brühl 3 14 46 nach 18.30 Uhr. 53 734

914/2,0, Bj. 9.73, 89 000 km, 7800.— DM. Tel. 0 50 21/1 33 52. 53 735

Motor 2,2 E, Pleuellagerschaden, läuft noch, 650.—. T. 0 52 21/6 15 23. 53 736

924-Vorführwagen, wenig km, preisgünstig sofort abzugeben. T. 0 97 71/50 36. 53 737 H

Porsche turbo, unzugelassen, diamantgrünmetallic, DM 10 000.— unter Neupreis. Tel. 02 01/67 08 04. 53 738

Carrera RS, 1973, TÜV 78, Turbo-Bereifung, 53 000 km. T. 02 61/7 20 20. 53 739

Porsche 356 B Cabriolet, Bj. 61, kpl. rest., 54 PS, TÜV 9.78, Hardtop, neues Sommerverdeck, Rad., + 356 Coupé, Bj. 62, kpl. 60 PS, nur Schweißarb. od. als E.-Teile, beide VB 4700.—. Tel. 0 65 61/31 78. 53 740

911 S Targa, 10.70, 90 000 km, VB DM 9900.—. T. 02 21/4 30 11 33 ab 18 h. 53 741

356 B Super Cabrio 61, 75 PS, Bestzust., 7800.— DM. T. 04 41/50 16 09. 53 017

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur
Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. **D. Schreiner, 7147 Hochdorf/Enz** bei Stuttgart, Tel. 0 70 42/65 60.

VW Porsche 914/4, 72, neuer Mot., techn.+opt. Bestzust., VB 7600.—. Tel. 0 27 32/37 52, nach 17 Uhr. 53 051

Suche Unfallwagen u. Motoren
Verkauf sämtlicher Spoiler
Motoren ab DM 1500.—. Motorreparaturen, Gebrauchtteileverkauf. Wir holen Ihren def. Porsche zum Selbstkostenpreis ab. Autohof U. Theimann, Halver, Tel. 0 23 53/22 99. 53 647 H

Suche Porsche 911 ohne Motor oder Rostschäd. ohne TÜV, bis DM 3000.—. Tausche 50 alte Bücher 1880—1936. Wertausgleich. Chiffre A 20/53 454

Es war einmal . . ., nein, im Automobilsport gibt es keine Märchen. Selbst wenn man heute glauben möchte, daß ein Autorennen, das 1908 in New York begann und in Paris endete, ein Märchen sein müsse. George Schuster, einer der verwegenen Teilnehmer, schildert in seinem Buch **„Das längste Autorennen der Welt"** dieses wahnwitzige Unternehmen. 184 Seiten, 80 Fotos, Leinen, DM 16,—. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder sofort per Post direkt von

Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

SCHULTZ GRUPPE

Pluspunkte

- ständig 20 Vorführwagen aller Typen
- 50 Neuwagen im Bestand, daher schnelle Lieferung
- 35 Monteure mit langjähriger Porsche-Praxis betreuen monatlich 700 Service-Kunden

Wer Leistung sucht, kommt zu uns

SPORTWAGEN-ZENTREN

GOTTFRIED SCHULTZ
4300 ESSEN
RUF: 0201/620081

NORDRHEIN
4000 DÜSSELDORF
RUF: 0211/7704-1

PORSCHE-HÄNDLER

RHEIN-WUPPER
5670 LEVERK.-OPLADEN
RUF: 02171/48011

ZEISSLER
5600 WUPPERTAL
RUF: 0202/781781

LIEDTKE
4040 NEUSS
RUF: 02101/41044

914/4, Mod. 72, TÜV 78, 50 000 km, Extr. 7200.—. T. 05 21/87 22 03. 53 409

Rarität: 914/6, grün, Bestzustand, 71er, für DM 6800.— zu verkaufen. Tel. 0 75 72/27 83. 53 410

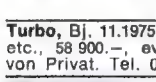
911 T, el. SSD, ATS 7", Stereo, Abarth, usw., überholt, DM 9800.—. 0 54 61/32 23. 53 411

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. Sa.-Nr. 02 34/5 26 66, n. 19 U. 6 58 48

914/6, Bj. 5.71, 5-Gg.-Getr., 80 000 km, Pr. 7900.— DM. T. 0 74 52/35 38. 53 146

3 Porsche-S-Felgen, 6 J x 15, 200.— DM pro Stück. **4 ATS-Felgen,** 6 J x 15, DM 150.—. Tel. 07 11/85 07 41, App. 22. 53 147 H

Turbo, Bj. 11.1975, Klimaanlage, SSD, etc., 58 900.—, evtl. Inzahlungnahme von Privat. Tel. 0 26 35/15 25. 53 148


CARRERA RSR
Leichtbauversion, 210 PS, Bj. 73, 38 000 km, lachsbraun-met., 8+9", 50er Serie, Kass.-Ster.-Rad., viele Extr., 34 500.— oder Geb. evtl. Inzahlg. Tel. 0 43 31/2 32 91. 53 149

914 Mod., 73, Alu, 6100.—. 0 23 31/30 73 71. 53 150

911 T Targa, Mod. 72, 1a Zust., condagrün, Scheiben getönt, Heckwisch., S-Ausführung, Stereo, 16 500.—. Tel. 02 08/67 33 36, ab 17 Uhr. 53 019

911 Targa, Mod. 76, ca. 22 000 km, rot, Extr. T. abends 0 53 61/6 32 01. 53 138

4 6 J S-Felgen + Dunlop SP 50%. Tel. 0 89/66 17 13. 53 139 H

TURBO-Heckspoiler m. Gum. 500.— DM, Spoiler-Gummi einzeln 100.— DM. Tel. 0 61 29/80 61. 53 142 H

Carrera, 3,0, SSD, 7 + 8" 50er Reif., EZ 1.76, cont. org. 44 000.—. 06 11/76 57 39. 53 152

Privat sucht 911 S o. 911/165 PS ab Bj. 75, geg. bar. Chiffre A 20/53 144

turbo, Bj. 4.75, 28 000 km, silbergrün-diamant, gepfl. Fahrzeug, inkl. MwSt. 53 000.— DM. T. 0 24 21/6 13 41. 53 145

1 Satz Pirelli neu, 2 x 205 + 2 x 225/50 VR 15, 1500.— inkl. MwSt. 0 89/68 31 59. 53 154

Orig. Carrera-Umbau 911 S Targa, 2 Ltr., 160 PS, Mot. u. Getr. vor 28 000 km gen.-überh., TÜV 3.78, alle Extr., Topzustand, VB 13 000.—. Tel. 0 51 21/8 33 55 ab 19 Uhr. 53 021

Carrera RS, Bj. 6.73, 59 000 km, SSD, 50er Serie, 22 500.—. T. 0 86 71/58 03. 53 155

PORSCHE WUPPERTAL
MAGNER · TEL. (0202) 705070
17 gebrauchte 911, 5 gebrauchte 914, 4 Vorführw. 924, 3 Vorführw. Carrera, 1 Vorführw. turbo, alle sofort lieferbar. In allen Preislagen, TÜV-frei, mit schriftlicher Garantie, Inzahlungn., Finanz. Bevor Sie sich entscheiden — sprechen Sie mit uns.

Porsche
VW-Porsche

15—20 gebr. Porsche auf Lager
TEBERNUM 0 28 45/81 38—81 39
Finanz./Serv./Inzahlungnahme

Suche 356 Roadster, Speedster oder Cabrio Bj. 50—54. Tel. 0 71 23/10 87. 53 637

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN SPOILER, STOSSTANGEN, UMBAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98. 53 648

Dieser delikate 911 umger. auf Carrera 76. Mot. 110 PS eingeb. Fahrwerk bis 210 PS abgenommen i. zu verk. Wagen mit allen erdenkl. Raffinessen ausger., als 2. Garagenwagen gefahren, bef. sich techn. u. opt. in Neuzust. VHB 21 800.—. T. Geschäftszeit 02292/24 02. 53 455

AUTO-SERVICE
Altmann + Hansen GmbH & Co KG
Spez. Porsche-Tuning u. Karosserie
Gebrauchte Porsche in allen Preislagen. Alle Modelle, z. T. erst wenige Wochen alt TÜV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung
56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 310711

Felgen 5½" verkauft T. 02 17 27 45 53. 53 456

911 Coupé oder Targa
dringend gesucht, evtl. auch ohne TÜV. Tel. 0 71 56/2 45 97. 53 640 H

Unfallporsche kauft
0 21 51/2 15 16

Porsche Unfall
Motor-Getriebeschaden gegen bar dringend gesucht. Tel. 0 71 56/2 45 97. 53 641 H

AT-MOTOREN 4 + 6 Zyl. Porsche ab 1400.— DM. **Suche** defekte Mot. Fa. WEISSWANGE, Schulstr. 43, 6073 Egelsbach/Ffm., Tel. 0 61 03/4 21 87. 53 638 H

PORSCHE-REIFEN

185/70 VR 15 Dunlop SP 57	139,—
Dunlop Super Sport	155,—
Pirelli CN 36 SM	160,—
Goodyear w. Schrift	150,—
215/60 VR 15 Dunlop Super Sport	186,—
Pirelli CN 36 SM	225,—

einschl. 11% MwSt. · Versand per NN
REIFEN-HUFFKEN, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62

Porsche-Barank. Tel. 0 70 42/76 47. 53 643

Gebrauchte Porsche
ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. M. FREISINGER & Co. 75 Karlsruhe 21, (Daxlanden), Waldweg 2. Telefon 07 21/59 26 61

Gebrauchtwagen, Teile; An-Verkauf. Kaufe Unfall- und defekte Wagen, **REPARATUREN KAROSSERIEBAU** Gebraucht-Center für Porsche, Meisterbetrieb der Kfz.-Innung, 6050 Offenbach-Rumpenheim, Mainkurstr. 3, Tel. 06 11/86 58 68. 53 635

Porsche Export
Ich suche dringend gepfl. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89. 53 646 H

10 Porsche 911 ab DM 2950.— (66) bis DM 9500.— (71) sowie sämtl. Gebrauchtteile, Umbausätze zu verk. Tel. 0 71 56/2 45 97. 53 642 H

Porsche sucht Tel. 0 40/5 50 50 38. 53 644 H

06 61/80 61

911 E Targa, 71, 60 000, hellgelb	14 900,-
911 T, 2,4 L, 65 000 km, blutorange	15 900,-
BMW 2,8 Luxus, 9.75, 22 000, weiß	19 900,-
924, marsrot, 5000 km, Alu-Felgen	22 900,-
DB 280 SE, 74, grün-met., 1. Hd.	23 900,-
911 Targa, 75, kupferbraun-metallic	27 900,-
Carrera Targa, heilg., Rad., Bestz.	34 000,-
turbo, indischrot, 22 000, wie neu	55 500,-

PORSCHE-DIREKT-HÄNDLER **HANS KAHRMANN**
64 Fulda, Kurfürstenstr. 15/17
53 141 H

Porsche Barankauf 0611/285144/571805. 53 636 H

Turbo-Flosse m. Gummi 580.—, Satz Turbo-Verbreit. 9", 4 Stck. 190.—, Satz Carrera-Verbreit. 8", 2 Stck. 90.—, Heckabschluß 290.—, Carrera-Stoßstange vorne 250.—, Turbo-Stoßstange vorne 340.—. Alle Anbauteile m. TÜV-Bescheinigung. **Wir machen Ihren Porsche zum Superporsche! Aufbau, Ausführung und Preis nach Absprache.** Autohof Theimann, Tel. 0 23 53/22 99. 53 639 H

Mot. m. Garantie, su. Unfallw. u. def. Motoren. Tel. 0 23 53/22 99. 53 778

Porsche-Barank. 07 11/62 21 38. 53 645 H

Renault

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für R 8—R 10, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt RE u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NÜLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 5130**

Renault-Alpine A 310, Bj. 73, Vorf.-Wagen, viele Extras. Renault-Piske, Tel. 0 53 31/7 65 65. 53 156 H

Suche Porsche od. Alpine, auch Unfall — Motorschaden. 0 23 04/4 12 92. 53 742

Alpine 1300 S, Bj. 71, 115 PS, Motor 1500 km, Sonderausstattung (Sialom u. Racing), VB 13 300.—. T. 0 21 43/2 24 03. 53 743

Hallo Alpine-Fahrer, 19. bis 22. 5. 77 **Treffen** der Alpine-Fahrer Deutschland in München. Interessenten bitte umgehend melden b. Renault-Alpine-Club, Georg-Hann-Str. 18, 8 Mün. 60. 52 896

Renault Alpine 1300-Vorführwagen, ca. 13 000 km, met.-blau, DM 15 600.—. **Autohaus G. Ullein,** 86 Bamberg, Ob. Königstr. 42, Tel. 09 51/2 14 14. 52 899 H

17 TS, Bj. 74, l. Hand + Sonnendach (neu 18 000.—), DM 7800.—, **30 TS** + Met.-Lack, (neu) statt 22 300.— nur DM 19 900.—. Fa. **Tel. 0 95 73/4 23,** auch Finanzierung möglich. 52 898 H

Black is in
Schwarze Verstärkungsunterlage für Nummernschilder — paßt ideal zu den modernen Kfz-Lackierungen. Dekorativ, elastisch, bruchfest — kein Verbiegen des Kennzeichens durch Steinschlag, kleiner Karambolagen oder bei Durchfahrt einer Waschstraße. 3 Farben: schwarz, hellgrau, rot, in allen Größen lieferbar. Zu beziehen bei allen Kfz-Kennzeichenherstellern in der Nähe der Straßenverkehrsämter, beim Auto-Zubehör-Handel. Bezugsquellennachweis durch: Erich Utsch KG, Postfach 100 A, 5904 Elserfeld

Alpin A 310, 4.76, gelb, NP ca. DM 37 000.—, günstig zu verkaufen oder 220 DB in Zahlung. Tel. 0 80 82/50 45 oder 0 80 81/7 58. 52 897

Alpine 1600 S, Bj. 6.72, 10 000.— DM. Tel. 0 60 33/42 76. 53 157

Vorführwagen Alpine A 310 I, blaumet., 14 000 km, EZ 1.76. 1300er Gordini-Motor neuw., 5000 km gel., neue Kuppl., neuer Verteiler, neuer Auspuff, Kit, Nockenwelle u. Federn, VB 3000.—. T. 02 61/2 14 62. 53 027

Caravelle Cabrio m. Hardtop, Bj. 68, TÜV 12.77, 86 000 km, Radio, VB DM 2000.—. Tel. 0 22 24/7 30 65. 53 028

R5 TS, rot, EZ 1.76, 20 000 km, unfallfrei, BBS-Felgen, Alpinlenkrad, Radio. Chiffre A 20/53 303

Alpine A 310 TX, rot, Zul. 7.76, km 4000, 26 500.—. T. 09 11/83 01 27. 53 304

Alpine 1600 S, Gr. 3, Bj. 71, Mot. neu, m. Garantie. T. L-0 03 52 72 91 76. 50 436

Rennwagen

SCHRICK
Spezial-Nockenwellen und Ventilfedern
Dr.-Ing. Schrick, 563 Remscheid-Lü., Industriegeb. Großhülsbg., T. 0 21 91/5 30 67/68

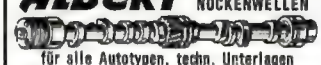
Ford Escort BDA, erfolgreichster Tourenwagen am Berg, z. Zt. 1. Platz im Dt. Bergpokal, zu verk. (1977 Gruppe 5 internat.). Tel. 0 60 51/6 80 52 nach 19 Uhr. 53 305

Vk. opt. Alfa 2000 GTV GR. 1, 164 PS, 80% SP. 16 Reifen, alles neuw., ev. Einzelt. Tel. 0 64 53/4 66 u. 74 21, Möbus. 53 306

Verk. Käfig-Vorderteil Schmidt Görke neu f. Alfa GT. Tel. 0 64 53/4 66 u. 74 21. 53 307

VW Cup Scirocco, Bj. 3.76, 10 000 km, Mot. neu, unfallfrei, verk. günstig, VS, Inz. mögl. Tel. 0 91 22/40 91. 53 412 H

BBS-Felgen, z. T. neu 8 x 13 bis 12 x 13 n. Wunsch à 250.— DM, 4 Dunl. Slick 225/245-500-13, neu 450er Misch. 1250.—, LH-Achse 4.75 u. 5.3 mit Sperre (BMW) à 650.—. T. 0 91 22/40 91. 53 413 H

ALBERT SPORT-NOCKENWELLEN

für alle Autotypen, techn. Unterlagen verlangen
Wörgl/Österreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83

Elden Formel-Ford mit Anhänger zu verk. 9500.— DM. T. 0 64 41/3 13 22. 53 158

BMW 1602 Gr. 2, opt. Fahrzeug, Mot. ca. 185 PS, Ex-Struckmann, k. oder in Teilen. T. 02 02/55 60 50 od. 70 04 14. 53 159

Dulon Gr. Sportw., 1300 ccm, 202 PS. Tel. 0 89/28 84 71. 53 160

Motor Cosworth 1300 ccm, 202 PS, 0 km. Tel. 0 89/28 84 71. 53 161

Super Vau, ATS-Lola T 326, Bj. 76, mit Jaktlund-Motor, S-Vergaser, Zubehör, verk. T. 0 61 51/2 02 25 bis 10 h, ab 19 h. 52 777

Louven-Anhänger
in allen Größen, sowie Aufbauten.

4178 Kevelaer II-Kervenheim Tel. 0 28 25/4 87

FV 1300-Rahmen und -Teile verkauft billig Tel. 0 64 31/69 36. 52 778

Renncapri zu verk., mit viel Zubeh. Trockensumpf, 5-Gg. usw., kann für Straße umgebaut werden, Preis: DM 12 000.—. W. Krumbach, Merode, Tel. 0 24 23/3 62. 52 779

Alfa-Rennmot. 1,6 Ltr., Einspritzer, PS 180, DM 4000.—. 0 91 28/23 02. 52 900

FV 1300 Motul, Bj. 75, rennfertig, mit geschlossenem Hänger, Regenreifen, VB DM 10 000.—. T. 0 61 21/44 02 98. 53 744

Rolls-Royce

Rolls-Royce
GROSSAUSWAHL
gepflegter RR- und Bentley-Modelle, jetzt mit Camargue
AUTO-BECKER
4 Düsseldorf · Suitbertusstraße 150 · Tel. 0211/33 80-1
53 435

Vintage Bentley „R" saloon manufactured in 1954, beautiful running condition for sale in Hong Kong DM 15 000.— fob Hong Kong. Full history of car available. Please send replies to Chiffre A 20/53 308

Gepflegter Bentley „R" Type, Bj. 54, von Bentley Drivers Club-Mitglied, Preis auf Anfrage. Tel. 02 11/40 42 02. 53 309

RR Silver Cloud 3, Bj. 65, Rechtslenker, 2. Hand, Mot. u. Getr. überholt, Farbe: hell-dunkel-silber, schwarz. Leder, best. Zust., VB DM 45 000.—, Inzahlungn. mögl. Tel. 08 21/48 80 24, nach 20 Uhr. 53 310

ROLLS ROYCE
Verkauf und Kundendienst für Rolls-Royce & Bentley.
GEORG VON OPEL KG
Mainzer Landstraße 330–360
6000 Frankfurt am Main
Telefon: (0611) 7 50 32 15
Ein Betrieb der Unternehmensgruppe Georg von Opel.

Bentley S L Limousine 57, L.-Lenker, garant. erst 45 000 km, Schwarz, Automat, Servolenkung, wie ladenneu, SFr. 45 000.—. Tel. CH 0 34/22 28 65. 53 663

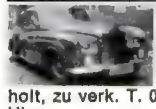
UMBAUKASTEN BENTLEY zu ROLLS ROYCE 1947—1966, Qualitätsartikel, auch alle Kühlerfiguren 1912—1976. S.T.L. 14 Osten Mews London SW7. T. 01-373 2296. Prospektmaterial erhältlich. 53 664

RR Bentley S2 Saloon Bestzust., Bj. 60, Stereoanl., weg. lg. Ausl.-Aufenth. zu verk., VB 22 000.—. T. 0 89/6 49 20 42. 53 457

RR Continental S IV Coupé, Bj. 55, linksgest., Leichtmet.k. 040/5115011/2. 53 746

ROLLS-ROYCE PHANTOM VI, Letztmodell, schwarz/d.rot, Int. Velours, TV, Stereo, Klima usw., chauffeurgepflegt, aus Diplomatenbesitz, auch Schweizer Zul., Corniche Cabrio od. Shadow wird in Zahlung genommen. Angebote nicht unter 100 000.— DM. Chiffre A 20/53 745

Corniche Cabrio, Bj. 70, rechtsgest., 60 000 km zu verk. Tel. 0 40/5 11 50 11/2. 52 901



Rolls-Royce Silver Cloud III, Dez. 64, exzellenter Zust., met.-kaminrot, Mot. nur bei RR überholt, zu verk. T. 02 21/41 08 05 ab 19.00 Uhr. 53 029

RR-Silver-Daun, Bj. 55, orig. RR, kein Bentley, preisgünst. Tel. 0 87 05/4 06 od. 08 71/7 34 45. 53 030

Rolls-Royce & Bentley
1956 Bentley S. I., Bestzustand, generalüberholt, in guten Vorbesitz. Einer unserer vielen Rolls-Royce und Bentley (1914—1964) zum Verkauf. 10 000.— DM. Verlangen Sie kostenlose Liste. Scott-Moncrieff, Leek, Staffs., England. Telegramme: „Buntycars, Leek, Staffs".

Rolls-Royce, Silver-Wright, Bj. 50, TÜV 9.78 (Prunkstück) preisgünstig, Inzn. mögl. Tel. 08 71/7 34 45 oder 0 87 05/6 28. 53 162

Rolls-Royce Silver Cloud 3, Bj. 63, techn. + opt. erstklassig. Tel. 02 11/59 40 57, abends 02 11/68 36 04. 53 163

Rover

Land Rover
Fairey-Winches Importeur
Auto Lehner GmbH
8520 ERLANGEN
Günther-Scharowsky-Straße 11
Tel. 0 91 31/3 30 58, Telex 629 756

LR 109 Diesel-Station, fabr.-neu, Afrika-Extr., 27 000.—. 05 31/3 91 33 62. 53 164

Rover 3500 V8, 2.73, Automatik, Lederpolster, Bestzust., VB 9000.—. Tel. 0 22 02/5 21 52. 53 165

LR 109 Benzin, Bj. 74, Hardtop, km 43 000, Campingausbau, Exped.-Ausrüst. Tel. 05 51/4 25 49. 53 031

! S U C H E !
Range Rover oder **Land-Rover Diesel.** Angeb. Tel. 07 11/47 35 44. 52 780

Rover 3500 S, V8, Lim., Bj. 6.75, Direktionsfahrzeug, 72 000 km, weiß, Dach schwarz PVC, unfallfrei, Servo, Lederpolster, Koni, Halogen, DM 11 000.— inkl. MwSt. TÜV 5.78. Tel. 02 11/20 39 31/2. 52 781

RANGE ROVER ab Lager!
TC Fink, 6831 Rheinhausen, 07254/1081

Range Rover, Bj. 2.76, 13 000 km, Servol., Radio, Klimaanl., sonst. Zubehör, VB 28 000.— DM zu verkaufen. Tel. 0 71 41/2 50 86. 52 782

LR 109 Station, 4 Zylinder, TÜV 7.78, preisgünst. zu verk., Preis VHS. Tel. 06 21/57 18 03. 52 783

Range Rover, Bj. 4.76, bahama-gold, Servol., ATM, 0 km, 29 000.— DM, Inz. DB 280 mögl. T. 04 31/50 32 11. 52 902

Rover 3500, 70, z. Ausschl., 125 000 Autom. Anh.-Kuppl., Alu-Felg. 185/14. Tel. 07 03 22 13 38. 53 415

LR 88 Stationsw., 70 PS, Bj. 8.76, 950 km, VB 21 000.—. T. 0 43 44/91 61. 52 904

Rover 2000, 72, 55 000 km, Geb.schr. Dr. Husemann, Bruchstr. 46, 4 Düsseldf. 53 747

Su. gebr. 3500 S V8 Rover m. Lederp. Tel. 0 23 63/80 11. 52 903

Rover 3.500 V8, Bj. 70, weiß, Lederp. schwarz, Radio, autom. Getr., 4 Winterreifen m. Felg., TÜV 78, Garagenfahrz., 5550.—. E. Schmutz GmbH, Römerstr. 16, 7858 Weil a. Rhein, Tel. 0 76 21/7 00 81. 53 311

Land-Rover 88 Stationswagen, Benzinmotor 70 PS, Bj. Ende 69, Zusatzheizung, div. Extr., ca. 9000.—, zu verk. Tel. 0 42 31/30 75. 53 312

Range Rover, bahama-gold, serienmäßige Ausstatt., noch nicht zugel., 10% unt. Listenpr. zu verkaufen. Tel. 0 71 52/2 51 02 od. 4 38 27. 53 313

Land-Rover 109 mit Campingeinr., garantiert nur 50 000 km, TÜV 78, neues Getr., neue Reifen, 15 000.—. T. 0 67 27/5 02 od. 06 71/3 23 64. 53 414

Simca

Rallye II, opt. Gr. I (Jansen), Bj. 74, 35 000 km, TÜV neu, 3-f. ber., Kuppl. neu, K-Achse, Sport-Getr., Käfig-L., Kampf.Sp. VB 4000.—. Chiffre A 20/53 748

R 2, Bj. 73, TÜV 78, 47 000 km, opt. + techn. ok, Extr. 5000.— VB. 0223/372091. 53 166

Rallye 2, Bj. 5.73, AT-Getr., TÜV 5.77, 2800.—. T. 0 40/5 23 65 95. 53 167

Simca Rallye 1 zu verkaufen, VB DM 4500.—. G. Zalewski, Am Dulshorn 2, 2878 Wildeshausen. 53 168

Simca Rallye I, Bj. 73, TÜV 10.77, Radio, Inzahln. o. Tausch mögl. VB nur DM 2450.—. T. 0 51 93/18 60. 53 416

Sportwagen

Sportwag. Barank. 0611/285144/571805. 53 649 H

Sportwagen sucht 0 40/5 50 50 38. 53 650 H

VW Nizza, Kunststoffkarosserie, Bestzustand. Tel. 0 61 05/7 54 19. 53 464

Karmann Ghia 1500, Bj. 70, ATM 24 000, 2-Verg.-Anl., OLK, HS-Filt., Schrick, VDO-Cock, TÜV 8.78, Pol-Köpfe, LM-F, S+S-Ausp., Lederl., 3 500.—. Tel. 0 23 53/35 59. 53 436

Sunbeam Alpine, Bj. 64, Karosserie Top-Zust., Ventilsch., leichter Bremsdefekt, TÜV 3.78, Pr. VB 1000.—. Tel. 07 11/56 89 94. 53 749

Toyota

POSTERT-TOYOTA-TEAM
liefert für alle Toyota-Modelle Motor-, Fahrwerk- und Karosserie-Umbauteile für Straße, Rallye u. Racing. Kompl. Gr. I und Gr. II Fahrz.
Bitte Katalog gegen DM 3,- in Briefmarken anfordern!
43 Essen, Rellinghauser Str. 302 Tel. 02 01/25 02 03 u. 25 01 91

Celica ST, gelb, 56 000 km, Bj. 74, Heckspoiler, TÜV 78, DM 7000.—. H. Jaeckel, Drosselweg 12, 3181 Jembke. 53 314

TOYOTA KREISEL
5 Köln 40 (Junkersdorf) Kölner Str. 93
Exklusivhändler — Ersatzteilhandel
täglich Expreßversand. Tel. 02 21/48 13 89

Celica GT, 12 000 km, 4 Mon. alt, rot, m. kurzer Achse (4.875:1) Alu-Ölwannenschutz u. sonst. Extr. Tel. 0 71 43/3 17 19. 53 315

Celica ST, 73, 60 000 km, DM 5000.—. Tel. 0 61 72/2 04 58. 53 316

Celica ST, 4.76, 10 000 km, Radio, VB 11 111.—. T. 02 21/54 57 81-3, Zimmer. 53 317

Triumph

Die Spezialisten für British-Leyland im Stuttgarter Raum
british car center
Rolf Bausch
Sindelfingen
Neckarstraße
T. 07031/874549

Spitfire 1500, 8 Mon. alt, Extr., 1a Zust., umst.-halb. f. 10 200.— z. vk. Tel. 0 28 42/43 74. 53 318

GT6 MK III, Bj. 5.72, 50 000 km, gelb, TÜV 7.78, VB 5600.—. Tel. Do. 02 31/75 04 66. 53 319

Su. def. Spitfire MK III- od. MK IV-Mot. Tel. 0 29 43/25 86. 53 320 H

TR5 PI, r. Lenk., verz. neu aufgeb. (neu Getr. Overdr. Diffe. Dach usw.), 205/70 n. Lack, Kenl., Gebl., div. Zub., techn. u. opt. wie neu, DM 8000.—. Tel. 0 40/68 49 11. 53 417

Suche TR5 od. 6, auch defekt. Telefon Gesch.-Zeit 0 93 42/5 91 90. 53 418

Suche Speichenräder für Triumph MK 3 Mohnsen-Hydraulik. 2220 St. Michaelisdonn, Tel. 0 48 53/5 45. 53 419

TR4, Bj. 62, zu verkaufen, rot, Speichenräder, VB DM 2000.—. T. 0 79 31/32 22. 53 420

Teile von Privat 02 11/44 62 10 ab 19 h. 53 422

Gelegenheit: TRIUMPH TR 7 im Kundenauftrag, fabrikneu, volle Garantie, DM 2000.— unt. Preis. T. 0 60 74/2 35 67. 52 906 H

Der neue Marktspiegel für Nutzfahrzeuge

Auf 332 Seiten Bilder, Daten, Preise

Sie erhalten den neuen lastauto omnibus-KATALOG 1977 zum Preis von DM 15,– bei den wichtigsten Zeitschriften-Verkaufsstellen oder direkt von der MOTOR-PRESSE Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1

● **Alle Nutzfahrzeuge in Deutschland**
Lieferwagen, Lastwagen, Kranwagen und Kranwagen-Fahrgestelle, Omnibusse, Anhänger, Aufbauten und Sonderfahrzeuge.

● **Detaillierte technische Informationen**
Fahrzeugtyp, Aufbau, Motor, Getriebe, Bremsen, Fahrwerk, Maße, Daten und Gewicht.

● **Ausführliche Kostenberechnung für jeden Fahrzeugtyp**
Im Werkverkehr, im gewerblichen Güternah- und Fernverkehr, fixe und variable Kosten, Gesamtkosten je km.

Ein unentbehrliches Nachschlagewerk für jeden der sich mit technischen und wirtschaftlichen Fragen von Nutzfahrzeugen befaßt.

Triumph

Jedes Teil schnell u. günst. f. **ALLE ENGL. FAHRZEUGE.** T. 0 61 74/54 60. 53 652 H

Billige Teile verkauft Tel. 0 21 05/44 96, von 11–19 Uhr. 53 651 H

Triumph-Ersatzteile, Unfallwag. ges. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581-611. 53 653 H

Gebrauchtteile. Unfallwagen gesucht! Tel. 0 29 43/25 86. 53 654 H

Spitfire MK 3, Bj. 69, Sp.Räd., Hardtop, vieles neu, 1950.–. Tel. 0 21 61/18 36 12. 52 907

TR 6, 73, 68 000 km, Hardt., auberg., 8500.–. T. 0 23 81/42 03 51, werktags. 52 908

Verk. Steyer 650 TR 2 ohne TÜV, m. v. Ersatzteilen gegen Gebot. Chiffre A 20/52 909

Gebr.-Teile-Versand. Tel. ab 18 Uhr 0 72 61/41 52. 53 033 H

Gebr. Leyland (GB) TR 6, Bj. 73, bester Zust., mit def. Mot., zu verk., Angebote mit Preis erbeten an: Fa. Zielkowski & Sohn, Hamborner Bau GmbH & Co. KG, Haldenstr. 141, 4100 Duisburg 11. 53 034

Wir wühlen nach engl. Sport-/Unfallwagen. T. ab 18 h 0 72 61/41 52. 53 036 H

TR 6, Bj. 75, 14 000 km, zu verkaufen. Tel. 07 11/24 26 60/29 27 00. 53 037

Gebr. Teile a. Unf. TR6 z. verk., z. B. Mot., Getr., H.Achse. Unf. TA6 gesu. T. 0 25 81/25 23 ab 18 Uhr. 53 038

Stag, 74/4, gesamt 55 000 km, ATM 0 km, Hardtop, LM, Radio, absolut neuw., 17 500.– DM. Dr. Voss, Tel. Köln 02 21/89 70 10 od. 21 35 02. 53 169

Spitfire MK IV, Bj. 72, TÜV 6.78, Preis 5000.– DM. T. 0 23 27/8 24 92. 53 170

GT 6, Bj. 68, Getriebesch., TÜV 11.77, VB DM 1800.–. Tel. 06 21/85 51 34. 53 750

TR 5 P 1, LHD, 1a Zust., 60 000 Miles, Speichenr. usw., DM 9500.–. Bernt, Rochussenstr. 37a, Rotterdam/Holl. 51 315

Suche Hardtop und Speicher f. TR 4. T. 0911/632637 o. Postf. 6, 85 Nbg. 138. 53 751

Suche TR 6, Unfall. T. 02 01/48 33 64. 53 752

Stag, Bj. 76, mit 5-Monatsgarantie, 9500 km, racing-green, schwarz. Interieur, alle Extras, 4-Kanal-Stereoanlage, f. DM 17 300.–. J. Maletz, B. Warschau, Postf. 1500, 53 Bonn 1. 52 784

TR 6, Bj. 71, 66 000 km, 143 PS, Extr., DM 6900.–. Tel. 0 22 04/5 45 36. 52 786

Student sucht TR 3, auch rep.-bedürftig. Tel. 05 11/81 45 00. 52 787

Triumph TR 7, km 4000, Bj. 76, mit Zubehör, DM 15 000.–. **Auto Friedrich KG,** Bahnhofstr. 17, 848 Weiden/Opf., Tel. 09 61/4 48 43. 52 788 H

TR 7, 106 PS, Vorführwagen, Bj. 6.76, 3500 km, racing green, DM 14 900.–. P. Wiegers, Automobile, 49 Herford, Waltgeristr. 71, T. 0 52 21/44 37. 52 789 H

Tuning und Sonderausstattung. Tel. 0 89/77 67 95. 52 905

TVR

TVR 3000, Bj. 75, 13 000 km, neuw., unfallfr.! Ausstattg. in Deutschl. einmalig! 18 900.–. T. 05 11/60 14 67. 53 242

Su. TVR, 3000 M. T. 0 53 31/7 67 73. 53 243

Bitte prüfen Sie

den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Veteranen

CITROEN 15 CV, Bj. 51, 108 000 km, 1 Bes., Orig.-Zust., fahrb., 16 500.–. Tel. Paris 6 26 45 16 oder Chiffre A 20/53 772

Ab sofort günst. zu verk.: **Oldtimer Citroen** 11 CV B, schwarz, Bj. 53, TÜV 78, 58 PS, 1900 ccm, VB 4500.–. Tel. 0 89/29 22 85/86. 53 323

Sammlung z. verk.: 4 Citroen 11 BL, 11 BN, 11/9 Sitz u. 15/6 France. Tel. 00 33 89/26 04 08. 53 324

Audi Zwickau SS, Bj. 30, Topzust., TÜV, 50 000.– VB. Pf. 8, 6271 Wörsdorf. 53 325

VW Hebmüller, Bj. 49, 2 DB 190 SL u. Teile geg. Angeb. T. 02 61/2 27 29. 53 326

Selt. **Liebhaberfahrzeug** Citroen 15 CV 2,8 L, 6 Zyl., 80 PS, Bj. 48, TÜV 77, tot. rest. Chrom, Lack, Polster, Mot., Kupplg., Getr., Lichtm., Zündanl., Brems., Stoßd., Kühl., Wasserp., Standhzg., 4 orig. Alufelg., nicht unt. 18 500.– zu verk. T. 0 72 31/10 19 73. 53 327

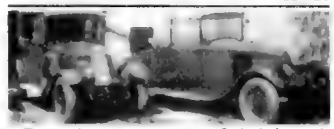
Maico Limousine, Bj. 56, erst. Lack, 18 PS, 418 ccm, 2200 km, DM 2900.– VB. Tel. 0 44 26/6 92. 53 425

Mercedes „Stuttgart" 200, 1926, unrest., DM 12 500.– Tel. 0 54 03/25 23. 53 426

Merc. 220 A Cabrio, 2-Sitz., Bj. 52, TÜV 7.78, Bestzust., DM 18 000.–. Chiffre A 20/53 427

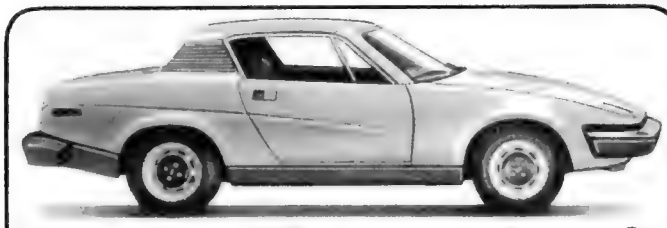
Citroen 11 B, 1a Zust., gegen Gebot. Anfr. unter Chiffre A 20/53 428

Kapitän, Bj. 62, TÜV 78, T. 0 91 76/8 78. 53 429



2 Renault nn zum rest., Cabriolet mit Spyder 1925, DM 6000.–, Berlina 3 Türen 1925, DM 3500.– + 1 Motor, Weck, 13 Rue de la Gare, F-Creutzwald/Saar, T 89.93 08 48. 51 318

Citr. 11 BL, 53, TÜV 8.78, Mot. 0 km, 1a, als Drittwagen im Sommer gefahren. DM 8500.–. Tel. 07 21/47 32 96. 53 460



Das Profil der Zukunft

Der neue Triumph TR 7, das Sicherheits-Sport-Coupé der 80er Jahre: Dynamische Keilform, 1971 ccm, 106 DIN-PS, 9,4 Ltr /100 km (Testverbrauch)

Unverbindliche Preisempfehlung **DM 16.990,–**

1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung! Ausführliche Informationen und Probefahrten beim nächsten Triumph-Handler

Triumph Leyland

Importeur A. Bruggemann + Co GmbH, Harffstr. 53 4000 Dusseldorf, Telefon 02 11 / 7 81 81

Lancia Flaminia Spider, Alukar., 6 L, techn. sehr gut, Boden durchger., zu verk., ev. Einzelt. Suche rostfr. Spider. Tel. 0 57 61/4 39. 53 328

Ford A, Bj. 30, TÜV 77, VB 9300.–. Tel. 07 31/7 45 84, ab 17 Uhr. 53 329

Opel Olympia, Bj. 51, gut u. orig. Zust., TÜV 12.77, Preis VHS. T. 0 63 41/8 22 60. Chiffre A 20/53 330

Mercedes 170 S Cabriolet A, Bj. 51, guter Zust., TÜV 6.78, DM 12 000.–. Tel. 0 58 41/25 15. 53 331

11 CV, Bj. 54, TÜV neu, 1a Zustand, VB 7800.–. F. Patrnus, Gebrazhofen 111, 7970 Leutkirch 4. 53 332

Jaguar 2½ Ltr. (SS 100), 4sitz. Cabrio, Bj. 39, absolut einmaliger Zust. geg. Geb. abzugeb. 02 31/81 30 82. 53 333 H

Merc. 190, Bj. 56, TÜV 7.78, gepfl., überh., 6fach ber., 220 000 km, 1. Hd., geg. Gebot. Mook, Traubeweg 1, HD. 0 62 21/2 38 92. 53 424

Adenauer Mercedes 300
Erstmod., handgefertigt, techn. einwandfr., fahrber., weinrot, Beckerrad., geg. Höchstgeb. Chiffre A 20/53 665

VW Kübel, Bj. 43, neu zugel., f. d. Straßenverk., 4000.–, zu verk. O. Gafgo, Hotel Elisabeth 285, A-6764 Lech a. Arlberg/Österreich. 53 666

Fiat 505, Bj. 23, Torpedo 6 Pl., vollst. rest., größte Rarität. Tel. Schweiz 0 61/76 52 00 od. 78 28 72. 53 667

Liebhaberstück! Isabella, Bj. 56/57, original Rundinstrumente, großer Rhombus usw., gt. Allgemeinzustand, voll alltagstauglich u. TÜV-frei, Preis VS. Tel. 05 61/8 76 10. 53 761

180 P, Schiebedach, 20 Jahre, TÜV 1977, VB DM 4000.–. T. 06 21/74 15 15. 53 762

Morris M8, Mod. 38, Li.-Lenker, sehr guter Zust., VB 3200.–. **Opel Cabrio-Lim.,** Bj. 53, sehr guter Zust., VB 3000.–. Tel. 04 21/82 39 29. 53 764

VW Käfer, Bj. 48, DM 1500.–, Messerschmitt KR 200, Bj. 55, DM 1500.–, Heinkel Kabine 750.–, Fuldamobil rest., bed. Gebot 600 BMW, guter Zustand, DM 1300.–, NSU Motorrad 97 ccm, Bj. 36, DM 400.–, 356 Motor-Blechteile, Stoßstange. J. Ellerbrock, Schauenburger Str. 9, 2000 Wedel bei Hbg. 53 763

Opel Olympia, Bj. 55, in sehr gutem Zustand. Tel. 07 31/7 50 96. 53 765 H

ALFA SPI 1300, 59, ATM, 2 Dächer, 3400.– DM. Tel. 0 71 27/5 14 29. 53 766

VW, Bj. 53, Doppelscheibe! TÜV neu, technisch 100%, geg. Höchstgebot, nicht unt. 3200.–. Chiffre A 20/53 767

Opel OLY 57, DKW MKL 52 Cabr., DKW Sonderkl. 53, alle Fahrz. fahrt. rest. bed. Tel. 02 31/23 21 32. 52 790

Merc. 170 Da, Bj. 52, teilrestaur., ATM 10 000 km, grün, Schonbezüge + Eberspächer Heizung. Tel. 05 11/75 38 26. 52 791

Topolino Belvedere, Bj. 55, TÜV neu, viele Teile, u. a. Motore, Getriebe, 4300.– DM. Näheres abends 0 30/6 23 35 58. 53 041

Ford Buck 49, VW 50, MG y 48, Oly 56, TR 4, 170 OTP, MG A. T. 0 64 38/22 57. 53 042

170 SA Cabrio, unrest. Tel. 0 52 23/8 39 04. 53 043

Mercedes 300 SL – Roadster, US-Ausführung, Bj. 1958, Laufleistung: 56 900 Meilen, Silber-Metallic, Verdeck schwarz, Polster Leder rot, bei Daimler-Benz vor wenigen Mon. generalüberholt, neues Verdeck, neu lackiert, Preis 70 000.– DM. Tel. 0 21 72/30 59 20 (werktags 7.45–16.45). 53 044

Lloyd LP 400, Bj. 53, Stahl, SD, ATM, restauriert, kpl. Ersatzteile, Standort Stgt. zu verk. Tel. 02 01/67 26 37. 53 045

BMW-Dixi, Bj. 1929, voll restauriert, opt. Zust. Tel. 0 40/38 19 91. 53 046

Suche Schalldämpfer f. Goliath, 55 PS. Tel. 0 61 21/56 31 15. 53 755

Opel T4, Bj. 36, TÜV 5.78, Cabriolet, bl.-schwarz, 1a Zust., geg. Gebot zu verk. Tel. 0 93 41/47 89. 53 756

MG TD, Bj. 50, schwarz, total rest. Wagen ist verzollt, aber ohne Papiere, ist 17 Jahre nicht bewegt worden. Tausch mit Morgan 4/4. Tel. 04 21/32 65 36. 53 757

MG-J2, Bj. 1935, fahrbereit, VB DM 12 500.–. F. Boxmeer, Elzenhof, Bodegraven, T. 00 31/17 26/1 38 00. 53 758

Verk. an Liebhaber **Auto Union 1000 Sport,** 55 PS, weiß, Bj. 1960, 61 000 km, tadelloser Zust. T. 05 11/55 03 29 Han. 53 759

3 Oldtimer: Mercedes 190 SL, Bj. 62, Mot. def., 3950.– DM. **Mercedes 300,** Bj. 55, mit gr. Schiebedach, ohne Mot., 4950.– DM. **VW 1200,** Bj. 49, 24,5 PS, Brötchenfenster, TÜV 12.77, 4350.– DM. Baumschulen Böttiger, Kattenbühl, 3510 Hann. Münden, Tel. 86 63 od. 3 15 91. 53 760

Ford Zodiak, Bj. 63, guter Zustand, umständehalber, VB DM 2500.–. Tel. 0 30/7 44 57 74. 52 792

190 SL, 2 Dächer, TÜV 7.78, Bj. 62, u. **Lloyd 600,** Bj. 59. T. 0 93 94/4 94. 52 793

Suche S-a
220 Coupé 52- bis 55
220 Cabrio 2- bis 55
300 S-Coupé
300 S-Cabrio
geg. bar, Zuschr. mit Foto erbeten unt. Chiffre A 20/52 794

Citroen 15 CV, TÜV 4.78, 12 500.– VB. Tel. 0 61 21/4 54 24, abends 0 61 28/4 12 10. 52 795

Gangster-Limousine 11 CV, gt. Zustand. Tel. 07 11/58 06 78. 52 796

Traction Citroen 11L, Getriebe, Motor, Kuppl., Stoßdämpfer, Bremse, Lackierung, Sessel, Teppich, alles neu, zu verk., 12 000.– DM, Farbe braun-schwarz. D. Martin, Worringerplatz 21, 4000 Düsseldorf. 52 797

Giulietta Spider, Bj. 61, gut erhalten. TÜV 3.77, 111 PS, Neulack blau, Liebhaberstück, VB 4700.– DM. Tel. 0 30/ 7 91 96 44. 52 798

Ehrenpokal-Luftwaffe 2. WKG. 250.– DM. Zuschr. unt. Chiffre A 20/52 799

11 CV N, Motorschaden, Teilrest., schwarz, TÜV 8.77, VB DM 2500.–. Lutz, Lange Steige 12, 7035 Waldenbuch. 52 800

VW Cabrio, Bj. 52, zu verkaufen. Zuschr. unt. Chiffre A 20/52 801

Ford A, Bj. 28, teilrest., Orig.-Mot. i. O. z. verk. VB. T. 0 48 34/83 36. 52 911

Aston Martin, Bj. 1934, Einzelstck. zu verk. Zuschrift unt. Chiffre A 20/52 912

DKW-Cabrio, Typ Reichsklasse F5 700, guter Originalzust., läuft phantastisch, mindestens 5500.–. T. 0 76 31/22 08 + 65 53. 52 913

Rarität! Jung-Veteran, **Triumph-Herald-Cabrio,** 4sitzer! (44 PS – 4 Zyl.), TÜV-fällig, aber alles ok! Preis VB 2600.–. T. 0 23 34/5 18 14, ab 19 Uhr. 52 914

Ford Eifel Roadster, Bj. 38, fahrbereit. Tel. 09 11/26 21 75. 52 915

Citroen-Geschäftswagen, Typ 5 CV Fourgonette, Bj. 23, kompl. u. fahrbereit, nicht unt. DM 4400.–. T. 0 76 31/22 08 + 65 53. 52 916

503 Coupé, Alu, 56. Tel. 02 11/59 49 16. 52 917

Oldsmobil Super 88, Bj. 54, 92 000 km, sehr guter Zustand, neue Reifen, DM 7000.–. Zuschr. unt. Chiffre A 20/52 918

Citroen 11 CV, Bj. 54, TÜV-frei, in total restaur. Bestzust., DM 5900.–. Tel. 02 41/3 72 31. 52 919

DKW F5, Stahl-Cabrio, Bj. 36, fahrbereit, 2sitzig. T. 09 11/26 21 75. 52 920

Hansa 1100 Lim. 1936, Orig., fahrber., 4000.– DM. Tel. 05 41/5 91 77. 52 921

Verk. BMW Isetta 250, Bj. 59, fahrber. K. Stein, Im Reichertsgrund 2, 6640 Merzig 9 Bess. 52 922

Liebhaber! Opel Kap. P-L, Bj. 7.60, TÜV 7.77, gt. Zust., Nockenw. def., z vk. K. Stockfisch, Mont-Cenis-Str. 298, 4690 Herne 1. 52 923

170 SD, Bj. 53, TÜV 8.77, vollst. rest., VB 6900.–. T. 0 22 73/5 13 36. 52 924

VW, Bj. 51, TÜV 6.77, geg. Gebot. H. Knickmann, Breslauer Str. 6, 2847 Barnstorf. 53 172

Aston Martin, Bj. 34, restauriert, zu verk. Zuschr. unt. Chiffre A 20/53 173

ALFA GIULIETTA SPIDER, Bj. 62, rot, Hardtop, ATM + Getr. 20 000 km, TÜV 4.78, 3900.–, 1a gepfl. M. Hummel, Heckengäustr. 32, 7270 Nagold. 53 174

BMW Isetta 250, Bj. 59, TÜV 1.78 E.-Teile, VB 750.–. Zuschr. unt. Chiff. A 20/53 175

Suche interessanten Wagen unrest., 1920–40. Zuschr. unt. Chiff. A 20/53 176

Chrysler 1930, Chevrolet 1928, Ford A 1928. Tel. 07 31/6 27 90. 53 177

Gelegenheit: Jaguar MK 5, Sport Saloon, Bj. 49, gepfl. Zust., umst.-halb. günstig zu verk., 7500.– DM. Tel. 0 89/ 66 46 32. 53 178

Volvo

Volvo 122 S, 4türig, Bj. 9.66, TÜV 2.78, orig. 145 000 km, kein Rost, Gurte, Halo, AT-Getr., neuer Ausp., Pr. VS. Van Bonn, Ratherbroich 1, 4 Düsseldorf. 53 048

121, Bj. 69, VB 3300.–. T. 05 31/87 39 03. 53 336

122 S, Bj. 66, 100 000 km, TÜV 77, 128 PS, Sportarmaturen, Bilstein, viele Extr., belegbar f. 8000.– überh., VB 4500.–. T. 0 81 52/72 87. 53 334

Volvo 1800 ES, met.-blau, 55 000 km, techn. opt., leichter Blechschad. r. h. Kotfl., geg. Geb. abzugeb. Telefon 0 61 21/56 17 21. 53 335

544 B20, Bj. 65, Topzust., 5½" Felg., get. Sch., Mot. 20 000 km, TÜV 11.77, n. v. Extr., geg. H. geb. 0 40/6 01 86 52. 53 458

Volvo 1800 ES Coupé, EZ 11.71, km 70 000, TÜV 4.77, goldmet., Color, echt Leder, Radio Frankfurt. Tel. 0 25 95/10 55. 53 179

Volvo 142 E, Bj. 4.75, 115 PS, Anhängerkp., 31 000 km, Preis VB. 0 22 34/ 8 28 12. 53 181

P 1800 Sport, 63, O.dr. 0 68 31/8 09 67. 53 182

1800 E, 71, 100 000 km, überholt, TÜV 78, 5½ J., 185/70 VR 15, Zub., 9800.– DM VB. Tel. 0 81 31/1 42 02. 53 183

121 gen.-überh., VB 3900.–. 0 22 41/ 7 45 56. 53 184

1800 ES, in Bestzust., wenig km. Tel. 0 71 31/8 32 87, Herr Mogler jun. verlangen. 53 768

P 1800 zum Ausschlachten, Bj. 63, auch Einzelteile. T. 04 21/66 49 84. 52 802

Volvo 1800 S Coupé, Bj. 65, guter Zust., Overdrive, viele Extras, VB 5000.–. T. 0 60 74/2 65 58. 52 803

1800 ES Volvo, Bj. 72, 120 000 km, gold.-met., Leder, aut. R.+Ant. gen.-überh. (Belege), TÜV 7.78, Preis VS. T. 0 48 21/37 70+0 48 23/80 74. 52 804

244 DL, Bj. 75, 33 000 km, grün, Stereo u. v. Extr. Tel. 05 31/84 66 42, n. 19 Uhr, geg. Höchstgebot. 52 925

Volvo 164 mit Hecksch. od. zum Ausschl. auch ohne Aggregate bis Bj. 73 ges. T. 05 71/5 41 15. 52 926

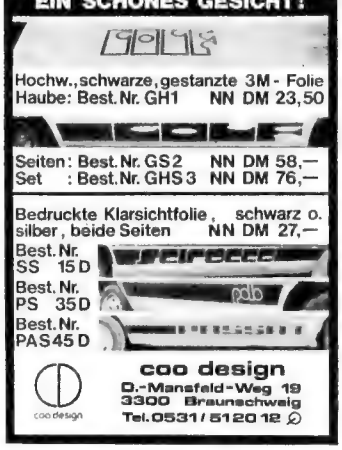
164, Bj. 69, m. def. Motor zu verk. od. Mot. ges. Tel. 0 24 21/7 34 98. 52 927

P 1800 E, weiß, bildschön, sch. Led., 8f. bereift, 8888.–. Tel. 0 22 25/52 32. 53 047

145, Bj. 74, 50 TKM, v. Priv. 0737/13370. 53 049

VW

EIN SCHÖNES GESICHT!



Hochw., schwarze, gestanzte 3M-Folie Haube: Best.Nr. GH1 NN DM 23,50

Seiten: Best.Nr. GS2 NN DM 58,–
Set : Best.Nr. GHS3 NN DM 76,–

Bedruckte Klarsichtfolie, schwarz o. silber, beide Seiten NN DM 27,–

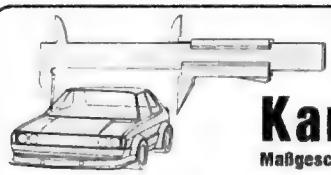
Best.Nr. SS 15D
Best.Nr. PS 35D
Best.Nr. PAS45D

coo design
D.-Mansfeld-Weg 19
3300 Braunschweig
Tel. 0531/512012

Cup-Scirocco, ca. 11 000 km, neue Reifen, Stereo-Radio, unfallfrei, 3.76, Pr. VS. T. 0 51 51/6 15 77, 17–19 h. 53 337

Oettinger 1303 LS, Bj. 5.74, km 57 000, 75 PS, TÜV 6.78, opt. Zust., viel Zubehör, VB 7650.–. 06 11/41 57 08. 53 050

VW-Cabrio, Bj. 70, viele Extr., abzugeb., Festpr. 4000.– od. Tausch geg. Buggy, Bonito, Porsche 356. Tel. 0 83 29/53 54. 53 340



Zender

Karosserieteile

Maßgeschneidert für Wettbewerb und Straße

Endlich auch für Straßenbetrieb
Original „Scirocco Junior Cup" Karosserieteile mit TÜV-Gutachten sofort lieferbar

Gesamtkatalog unseres Lieferprogramms gegen DM 4,– in Briefmarken. Händler bitte gesondertes Angebot anfordern.

Vertrieb Norddeutschland:
H. A. Zender
Feldstraße 3
5400 Koblenz
Telefon 02 61/8 55 02

Vertrieb Süddeutschland:
Händlereinkaufszentrale
Bieberer Straße 25
6050 Offenbach
Telefon 06 11/81 38 38

Scirocco TS, 85 PS, 10.74, 50 000 km, Radio, 2fach bereift, LM, Nebell., H4, VB 9500.–. 0 59 04/12 50. 53 186

WERTSTEIGERUNG

für VW + Audi TÜV-zugelassen

ATS	RONAL	BBS 5 x 13	
132.–	119.50	145.–	Audi 50, 80, Polo, Golf, Scir., Passat
138.–		159.–	Golf, Scirocco 6x13

Zender Kotflügelverbreiterung mit Spoiler u. Anbauteilen f. Scirocco (Junior Cup) 375.–, Golf 398.– Heckspoiler Scirocco 130.–

Vers. per NN

Alle Preise inkl. MwSt.

DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund 16, Evinger Str. 232, Tel. 0231/851302

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für VW, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt VW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

Suche 4 Räder 5½J 15 mit Pirelli 195/50VR15 (Scirocco cup). Peter Rinderknecht, Angelstr. 14, 7980 Ravensburg 19. 52 807

Suche gelb-schw. Renner od. sonstige 1303 bis 75 PS, ab 16 h. Tel. 07 11/ 52 24 16. 53 430

RABBIT

Neutraler US-Schriftzug f. Golf. Schmidt, Nördlinger Str. 33, 8804 Dinkelsbühl, 0 98 51/24 83. **19,50** p. Nachn. 53 339 H

Scirocco TS, 85 PS, rot, Radio, Bj. 77, 13 000 km. P. Schulz, Teltowerw. 6, 3150 Peine, Tel. 0 51 71/1 40 75. 53 052

Verk. Riechert-Käfer 1302, Bj. 71, TÜV 77, jedoch in 1302 S-Ausführ. m. vielen Extr., Mot. neu 30 000 km, jedoch leichte Lackfehler, Spitze über 160 km/h. T. 02 21/68 64 43, ab 18 Uhr, D. Kleber, G.-Hauptmann-Str. 48, 5000 Köln 80. 53 053

Sämtliche Tuning-Teile für Käfer- u. 411-Motoren bis 2500 ccm liefert Ing. Bernd Riechert, 562 Velbert, Lievers feld 16. Telefon 0 21 24 / 5 51 76

Golf Kotfl.-Verbr. v. Zender 6" neu, 190.–. 5904 Eisern, Fach 2. 52 806

411-L Autom., 1250.–, Mot. u. Getr. kürzl. erneuert. Tel. 0 79 46/25 52. 53 338

DASHER

Neutraler US-Schriftzug f. VW Passat. Schmidt, Nördlinger Str. 33, 8804 Dinkelsbühl, Tel. 0 98 51/24 83. **19,50** per Nachn. 53 459

VW Käfer 1500 L, 69, SSD, Standh., Ü-Bügel, Schalens., Lederlrd., Porsche-Armat. 1600, 2-Verg.-Anl., **Abarth,** Unterflurbl. T. 05 41/4 63 60, ab 18 Uhr. 52 928

75 PS-Motor, 35 000 km, VB 1700.– DM, ÖLK, 14er Felg., neu ber. Tel. 0 89/3 61 10 61. 53 769

VW Käfer 1300, Bj. 69, TÜV 9.78, ATM 25 000 km, Sauer-Ausp., Bilstein-Spoiler, Ü-Bügel usw., alles TÜV eingetr., VB DM 3200.–. Tel. 0 71 92/89 78. 53 770

Suche gebrauchte Sauer+Sohn Auspuffanlage für 1300 Käfer+Stahlfelgen. Tel. 09 51/2 57 80. 53 771

Suche gepflegte VW K70L, 1974, Chiffre A 20/53 185

Tausch

Porsche 911 S Targa, TÜV neu, geg. 15 CV od. 11 CV. T. 0 80 61/86 10. 53 032

Verschiedene

Buick Electra, Park Avenue, 76 neu, 3000 km, einm. exclusive Ausstatt., schwarz, viel Chrom, weg. Fam.-Protest zu verk., VB 30 000.– incl. MwSt. Tel. 0 82 85/3 88. 53 466

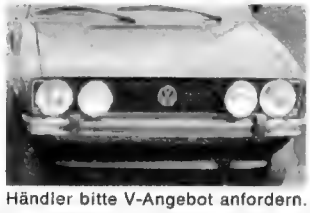
Übernehme **diffizilen Auftrag,** absolute Diskretion wird garant. Zuschr. unt. Chiffre A 20/52 809

HALBJAHRESWAGEN – 76
Audi, BMW, Ford, Opel, Volkswagen, nicht mehr als 8000 km gelaufen, laufend auf Lager zu Tiefstpreisen. hit-car, schneider, amberger str. 46–48, 84 Regensburg, T. 09 41/6 33 60. 52 810 H

Gesucht nur von Privat: Mercedes, Porsche, Jaguar, Alfa Romeo, Lotus, jüngeres Bj. mit wenig km. Telefon 0 76 33/30 33, App. 24. 53 606 H

DIE BESTE ADRESSE · neu von Autosport R. Kittel

Integrierte Zusatzscheinwerfer mit CIBIE-Weitstrahler H2-Birnen, für Ihren VW GOLF. per Gan. DM 298.–



HAL'EXTRA Keine Montage auf d. Stoßstange. Mont. ca. 30 min. Hat Befestigungssystem.

Händler bitte V-Angebot anfordern.

Autosport Kittel Großh., 8 München 40, Elisabethstr. 53, Tel. 0 89/18 08 98

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Verschiedene

2 Architekten suchen PKW ab 2,5 Ltr., neu od. neuwertig, bieten als Gegenleistung Planung sowie Erbauung (schlüsselfertig zum Festpreis) von Eigenheimen, Werkstätten, Ausstellungshallen. Tel. 08 21/6 38 14 und 48 23 26. 52 808

Suche für Sunbeam Alpine 69, Hardtop. H.-W. Köster, Wolfhagenerstr. 6, 4019 Monheim 2. 53 471

Bonito FT 1300, Bj. 72, zu verk., VB 7000.—. T. 0 62 61/47 41, ab 20 Uhr. 53 469

KR 200, Bj. 11.63, Cabrio, gut Zust., VB 1200.—. Chiffre A 20/53 467

Renn-Kart Mach I - Komet m. Zubeh., DM 1400.—. Tel. 07 91/7 12 88. 53 468

Saab 96, Mod. 70, TÜV 9.78, 3400.— DM. Tel. 0 22 04/7 11 93. 53 470

Verschiedenes

Su. 8-+9-Zoll-Porsche-Felgen. Tel. 0 61 23/7 18 04. 53 472

BMW-Rentrop-Sportsitze, pass. für BMW 3.0 Si bis Bj. 74/75, neuw., grau. Bezug, kompl. f. 198.— pro Stück ab Standort z. verk. Anfr. an Chiffre A 20/53 321

Autozeitschriften ges. Motorwelt — Motor u. Sport — Motorschau — Deutsche Kraftfahrt, aus der Zeit vom Erscheinen der Zeitschriften ca. 1914, 1924 u. später bis 1945, einzeln od. gebunden. Angebote mit Preisforderung an M. Brecht, Stefanienstr. 18, 757 B-Baden. 67 553

Steinmetz-Commo. A-GS, Bj. 70, Mot. 8000 km, 3 Doppelverg., 160 PS, Getr. u. Mot. überh., Bereif. 205-14 a. 7" Ronal, 70% Sperre, Schalens., VHB 6500.—. T. 0 87 61/24 65, ab 16.30 Uhr. 53 322

Flieger-Uhren
Faszinierende Chronographen erstaunlich günstig 24-seit Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviarichter. 75 Karlsruhe 31, Am Wald 21, Telefon (0721) 73070

Steyr-Puch: Viele Puch-Spezialteile, Motoren, 2 Wagen, Bj. 64 usw. Ing. Bohlmann, 5450 Neuwied, T. 0 26 31/5 34 16. 53 754

★AUTO-ZUBEHÖR★
Spezial-Katalog 1976/77
Neu! Aktuell! Heute noch anfordern!
Hochinteressant für jeden Autobesitzer
AUTO-AUSSTATTUNG
8046 GARCHING E

Autotelef. B-Netz, Fabr. Bosch 10.73, VB 7500.—. Tel. 05 11/49 07 82, Moehr. 53 753

POWER US-POLIZEISIRENEN 12 V
KOJAK u. HAWAII 5-0 nur noch DM 108,— nicht TÜV-frei, enorme Reichw., Gratisprosp. R. Sprungmann, Pf. 201710, 56 Wuppertal 2
53 656

„Windschutzscheibe weg — fahr zu Necki" Windschutzscheiben aus aller Welt vorrätig! Einbau sofort. **Autoglaserei** Neck, 5 Köln 30 (Bickendorf), Wilh.-Mauser-Str. 37, Tel. 0221/585955

Original US-Polizeisirenen, keine Imitation, Kojak DM 130,—, Hawaii 5/0 DM 145,—. Kfz.-Einbau in BRD verboten, z. B. für interne Alarmanlagen. **E. Pohle, 3051 Mandelsloh Nr. 5, Tel. 0 50 72/5 64.**

Rallye-Cross-Fahrer sucht **Sponsor** für Saison 77. Chiffre A 20/52 811

Schalen-Sitze, dkl.-blau Cordstoff-Einfassung orig. Leder m. Konsole f. BMW 3.0 S, zwei Stck. f. 900.— zu verk. T. 06 11/7 80 22 27. 53 040

grawo mobil — Reisewagen

Grawo-Mobil baut aus Ihrem VW/Mercedes-Combi einen modernen Reisewagen mit ausstellbarem Hubdach. Langjährige Erfahrung.
Wohnmobilbau Gerhard Grau
7022 Leinfelden/Stgt., Marktstr. 15, Tel. 0711/751396

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER FÜR VW, BMW, FORD. 0 61 98 / 75 98.
53 655

Schuppenaußenjalousie Lamborghini für BMW, VW, AUDI, FORD, OPEL, DM 175,- Abarth-Sportanlagen zum Sonderpreis. Original Super US-Polizeisirenen Kojak, DM 155,-, Hawaii 5-0, DM 150,-. **Autoteile Noll,** 63 Gießen, Pf. 6123, Tel. 0 64 41/8 10 57 v. 9-12 u. 14-17 h.

Suche 235/60—13 auf 9" BBS, 4 BBS-Alfa-Sterne, Kleber 12/24—13, verk. in 14" BBS-Teile f. Alfa. Tel. 0 51 38/13 47 ab 18 Uhr. 52 910

Hawaii 5-0 (US-Polizei-Sirene), 12 V, kompl. 98,— für Boote u. Alarmanlagen, in BRD nicht für Kfz erl. Gratisprosp. C. v. Hausen, Berliner Ring 39, 2060 Bad Oldesloe. Abt. A

Camping Wassersport

Hymer-Mobil, Typ 720, 5 Mon. alt, geg. Höchstgeb. Tel. 0 52 03/36 35. 53 218

Campingbus: Ford Transit, Bj. 69, TÜV 2 J., fl. Wasser, Stereo-Radio, Kühlbox, Heizung etc., DM 2900.—. **VW-Campingbus,** Bj. 67, TÜV 2 J., Mot. neu, Karosserie tot. überh., Anhängerkuppl., Dachträger etc. DM 2500.—. Tel. 04 61/2 72 10. 53 219

Wohnmobil-Fiat 238, 1.73, komplett ausgestattet, techn. einwandfrei zu verk. Tel. Düsseldorf 02 11/40 42 78. 52 689

VW-Campingeinrichtungen, Bausätze, Baupläne 90 S, 34 Fotos, DM 37.50 — Hubdach, Vorzelt. **SYRO,** 6101 Traisa/Darmstadt 10, Gewerbegebiet E, Tel. 0 61 51/14 77 94, 85 Nürnberg, Rubensstraße 7, Tel. 09 11/63 93 04. 52 690 H

Garagen

Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834

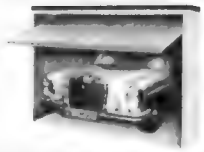
Klappbare Garage
transportabel genehmigungsfrei
KARL LENDERS 4052 Korschenbroich 3

Achenbach Einzel- u. Reihengaragen Schwingtore Hallen

Bitte Prospekte anfordern
Gebr. **Achenbach** Abt. 52
5930 Hüttental-Wdn. - Tel. (0271) 73141

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen

3S
STAHLBETON **GARAGEN**
UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau E. B. KG Verwaltung
34 Göttingen, Ruf 05 51 / 4 33 70

Meton Garagen nur 328,— Anz.

Monatsraten 64,— Alle frei Haus an jeden Ort viele Typen direkt vom Hersteller. Gratis Katalog sofort per Telefon 07262-8415 anfodern oder Postkarte genugt.
Overmann Abt. 55A, 7519 Eppingen

Unterricht und Ausbildung

Immobilienmakler - Hausverwalter
3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95,—. Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

Ein Traum — Job!
Nein — ein Beruf, der Freude macht und Erfolg bringt
FAHRLEHRER (IN)
Ein zukunftsreicher Beruf, sichere Existenz, hohes Gehalt, begrenzte Arbeitszeit. Aufklärungsschrift Z 172 und Beraterbesuch kostenlos und unverbindlich.
FAHRLEHRER - FACHSCHULE
seela
3300 Braunschweig - Tel. 05 31/37 10 91
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte mit Internat für das Bundesgebiet.

Unsere Minipreise sind bekannt im ganzen Land Bayern
Durch Eigenimport mit 1 Jahr u. unbegrenzter Kilometergarantie sparen Sie 10%—15% unter unverbindliche Preisempfehlung bei uns. Neuwagen Ford, Opel, Volvo, Renault, Citroen, British-Leyland, Lotus, Range-Rover, Simca, Peugeot.
Im Auto-Discount, 819 Wolfratshausen, Tel. 0 81 71/1 78 21 von 9—18 Uhr, Mon.—Freit.

AMS-Bände 1959—1975 komplett gebunden gegen Gebot zu verkaufen. Chiffre A 20/53 423

Suche Diagonalweißwandreifen 590—13. P. Bunge, Innocentiastr. 47, 2000 Hamburg 13. 53 039

Tandemtransportanhänger. 05605/5436. 53 171

SONDERANGEBOTE!
5000 Kameras, Projektoren, Objektive, HiFi-Stereo-Anlagen. **Günstig, dir. ab Versandlager.** Gleich **Gratis-Katalog 76** mit Neuheiten per Postkärtchen anfordern. Kennwort: **Auto Motor und Sport 20 Foto-Koch-Versand** 4 Düsseldorf 1, Schadowstr. 60/62, Ruf 02 11/36 90 36

Reifenbuchstaben aus Gummi, ganz neue Möglichkeiten. Katalog R 3 geg. DM 1,— in Briefmarken. Händler-Angebot anfordern!
Ing. W. Höfig
Thomas-Mann-Straße 53
4050 Mönchengladbach 1
Tel. 0 21 61/53 12 14

Reifen der 0.60er und 0.70er Serie

	Uniroyal	Kleber GTS	Pirelli CN 36 SM	Dunlop D 1
185/70-13	85.-TL	95.-	88.-HR/103.-VR	–
185/70-13	97.-HR	103.-TL	95.-HR TL	–
195/70-13	–	101.-	127.-HR TL	–
185/70-14	96.-SR	100.-	115.-HR TL	–
195/70-14	130.-HR	108.-	138.-HR/160.-VR	126.-HR 156.-VR
205/70-14	162.-TL	139.-TL	155.-TL/163.-VR	134.-HR/161.-VR
175/70-15	105.-TL	–	119.-TL	–
185/70-15	–	101.-	155.-VR	155.-VR
235/60-13	–	–	194.-VR TL	–
215/60-13	–	–	225.-VR	187.-VR

ATS- u. BBS-Felgen zu unschlagbaren Preisen
Preise inkl. MwSt. Versand per Nachnahme.
REIFENBERGER, 657 Kirn, Tel. 0 67 52/29 58 und 23 00

FAHRLEHRER, VERKEHRSLEHRER BERUFSKRAFTFAHRER
Auf Anfrage umgehend Informationsmaterial!
DEUTSCHES VERKEHRS-PÄDAGOGISCHES INSTITUT E. V.
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte
706 Schorndorf, Gmünder Str. 95, Tel. 0 71 81 / 55 38 u. 6 39 33

Berufsausbildung zum Fahrlehrer
Ein zukunftsreicher interessanter **Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten,** gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbständigkeit. Automation ausgeschlossen. Alter 23 Jahre. Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:
Amtlich anerkannte **FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF,** Münsterstraße 241 Tel. 0211/637878, Postfach 320367

Schulung des Fahrlehrer-Nachwuchses
Nur ganztägige Lehrgänge! Mit Internat!
Verkehrs-Institut Gemeinnütziger Verein für Verkehrserziehung und Sicherheit im Straßenverkehr e. V.
Amtlich anerkannte Fahrlehrer-Ausbildungsstätte
4800 Bielefeld 14, Haus Einschlingen
Ausbildungsstätte der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
Prospekt kostenlos! Telefon: Bielefeld (05 21) 44 41 64

Sport Nachrichten

Silverstone: Jaguar-Comeback

Das langangekündigte Rennsport-Comeback von Jaguar fand beim vorletzten Lauf zur Tourenwagen-Europameisterschaft im englischen Silverstone statt. Mit dem XJ 5.3 Coupé belegten Bell/Hobbs/Rouse durch die beste Zeit im Training Startplatz eins, scheiterten aber nach der Hälfte der 107-Runden-Distanz an einem abgebrochenen Rad. Sieger des „Tourist-Trophy" genannten Rennens wurden Xhencelval/Dieudonne/de Fierlant, drei Belgier, auf einem BMW-Coupé des Luigi-Teams. Entschieden wird die Tourenwagen-Europameisterschaft, die eine getrennte Wertung für Marken und Fahrer vorsieht, beim Endlauf am 3. Oktober im spanischen Jarama.

Alle sieben für Porsche

Mit dem Sieg beim siebten und letzten Wertungslauf zur Sportwagen-Weltmeisterschaft gelang es Porsche als erster Automobilfirma, sämtliche Läufe eines Championats für sich zu entscheiden. Die vor Beginn der Saison als Meisterschaftsaspirant angesehene Renault-Alpine-Truppe startete in Österreich nicht. Einziger Gegner für Jochen Mass, den Piloten des Porsche 936, war der Werks-Alfa von Brambilla/Merzario, der die Trainingsbestzeit markiert hatte, aber bereits nach wenigen Runden mit Motorschaden ausscheiden mußte.

Formel 1: Walter Wolf greift an

Walter Wolf, der austro-kanadische Öl-Millionär und Formel 1-Rennstall-Besitzer, glaubt, den Grundstein für künftige Erfolge seines Rennteams gelegt zu haben. Für 1977 verpflichtete er den Südafrikaner Jody Scheckter, der bislang für Tyrrell fuhr, hat außerdem den Ex-Hesketh-Konstrukteur Harvey Postlesthwaite unter Vertrag und gewann jetzt auch noch den bisherigen Lotus-Team-Manager Peter Warr für sich.

Acht Siege und ein dritter Platz in neun Wertungsläufen sicherten dem in Rüsselsheim lebenden Österreicher Johann Weisheidinger (32) den Sieg im Deutschen Automobil-Rundstreckenpokal. Der schärfste Rivale des Opel-Commodore-Gruppe 1-Fahrers, Andreas Schall aus Ulm (BMW 2002), verbuchte ebenfalls acht Siege, belegte aber aufgrund eines Ausfalls nur Platz zwei in der Endwertung.

Information . . .

Als „Mann, der mit Streichhölzern ins Dynamitlager geht" und dessen Handeln vom „Rausch der Geschwindigkeit" beeinflußt wird, präsentierte Fernseh-Moderator Adolf Furler den Automobilweltmeister Niki Lauda in einem Interview der ARD-Sportschau (Sendung am 19. September).

. . . und Meinung

Norbert Haug

Betrifft: Lauda-Interview in der ARD-Sportschau

Furler verschanzte seine mangelnde Fachkenntnis hinter tendenziösen Zitaten aus Tageszeitungen, die allesamt denselben Tenor hatten: Wie unbelehrbar muß ein Rennfahrer sein, der bereits sechs Wochen nach einem schweren Unfall erneut nach Weltmeisterschaftspunkten jagt.
Doch — und diese Frage fehlte in dem Interview — welche Alternative hatte Lauda? Sollte er aufgeben, seine Karriere kurz vor dem zu erwartenden zweiten Titelgewinn beenden? Die logische Entscheidung hätte nach Furlers Ansicht wohl so lauten müssen. Einem Boxer jedoch, der schon mehrmals k.o. geschlagen wurde, oder einem verletzten Fußballspieler, der nur noch mit Spritzen fit gemacht werden kann, hätte man einen solchen Entschluß sicherlich nicht abverlangt. Lauda hatte seine Beweggründe für den frühen Start, es war allein seine Entscheidung, und kein Formel 1-Fahrer pflegt seine Entschlüsse so reiflich zu überlegen wie Österreichs Champion.
Niki Lauda braucht zwar das Mitgefühl nicht, das Sportjournalisten des Fernsehens beispielsweise gehandikapten Fußballspielern entgegenbringen, doch eine gewisse Fairneß, die die Sportschau von allen Sportarten erwartet, sollte Moderator Furler auch dem ihm unliebsamen Motorsport und besonders Niki Lauda angedeihen lassen.

BRM: Zurück zum Rennsport

Die einst so erfolgreiche englische Rennwagenfirma BRM (British Racing Motors) kehrt in die Formel 1 zurück, nachdem sie am Anfang der diesjährigen Saison aus Finanzgründen aufgegeben hatte. Ein neukonstruierter BRM-Monoposto soll am 3. Dezember in England offiziell vorgestellt werden.
BRM-Chef Sir Louis Stanley hat nach eigenen Angaben mit dem Verkauf von Sanitätswagen nach Afrika so viel Geld verdient, daß sich seine Firma die Rennerei wieder leisten kann. Für zusätzliche finanzielle Stützung des Projekts sorgt der Uhrenhersteller „Rotary watches", in dessen Hausfarben (blau-weiß) der neue BRM-Formel 1 an den Start rollen soll.

Rennsportmeisterschaft: Industrie will zahlen

Erste Fortschritte in ihren Bemühungen, im nächsten Jahr mehr Preisgeld für die Rennsportmeisterschaft sicherzustellen, erzielten die in der „Interessengemeinschaft Produktionswagen-Teams Motorsport" (IPT) vertretenen Bewerber. Bei einer Diskussion mit Vertretern der Automobilhersteller BMW, Opel, Ford und Porsche bekundeten diese die grundsätzliche Bereitschaft ihrer Firmen, mit einem „erheblichen finanziellen Beitrag" (50 000 bis 100 000 Mark) die Preisgeldaufstokkung zu gewährleisten. Im übrigen fordert die IPT 1977 pro Wertungslauf 85 000 Mark Preisgeld.

Nikolaus-Tag

Grand Prix von Italien: Wie Niki Lauda mit seinem Comeback die Formel 1-Elite überraschte.

Als hätte die Zeit stillgestanden, als hätte es die Nürburgring-Flammenhölle nie gegeben, als wären Intensivstation und Letzte Ölung nur ein entsetzlicher Alptraum gewesen: 42 Tage nach seinem Nürburgringunfall stand Nikolaus „Niki" Lauda im Autodrom von Monza wieder am Start. „Verrückt", „hirnverbrannt" oder noch härtere Vokabeln fanden viele für Laudas Entscheidung.

Der Mann, dessen Rennfahrerlaufbahn bereits als beendet angesehen worden war, feierte in Monza eine sensationelle Heimkehr: Vierter Platz, geschlagen nur von Ronnie Peterson (March), Clay Regazzoni (Ferrari) und Jacques Laffite (Ligier-Matra). Jackie Stewart applaudierte: „Meine Hochachtung vor Lauda ist grenzenlos. Das größte Comeback in der Geschichte des Automobilrennsports."

Die frühe Rückkehr zeichnete sich zwei Tage nach dem James Hunt-Sieg von Zandvoort ab, als Lauda in Maranello anrief: „Ich möchte in Monza wieder fahren." Lauda kämpfte sich durch ein hartes Trainingsprogramm auf Ibiza, wo ihn am Telefon ein Tiefschlag traf, als er hören mußte, Ferrari habe Carlos Reutemann bis Saisonende verpflichtet und ihm überdies eine Option für 1977 versprochen.

Der „Indianer", so nennt man Reutemann wegen seiner Abstammung, hatte sich nach eigenen Angaben für 75 000 Dollar aus seinem Brabham-Martini-Vertrag freigekauft. Die große Chance sei ihm das viele Geld wert gewesen. „Verdammt unfair von Ferrari, mit dem Reutemann-Engagement den armen Niki aus dem Krankenbett zu hetzen", schimpfte Hans-Joachim Stuck. Enzo Ferraris rechte Hand Luca di Montezemolo gestand: „Die Reutemann-Verpflichtung war meine Idee. Die anderen bei Ferrari stimmten für Jody Scheckter."

Lauda hatte seinen Ferrari-Vertrag schon vor dem Grand Prix von Deutschland verlängert. Viele vermuten: mit der Klausel, daß Regazzoni im Team bleibt. Dem Weltmeister „war klar, daß es nicht nur für mich offene Fragen geben mußte, auch für Ferrari. Vor allem, wann und wie ich nach dem Unfall fahre."

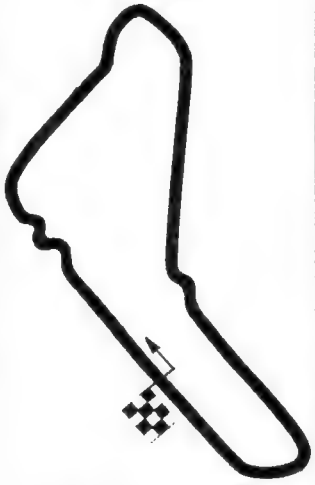
Nikolaus „Niki" Lauda

Wie, das zeigte sich am Dienstag vor Monza, als Lauda zu Ferrari kam, zwar mit bandagiertem Kopf, „aber das ist nur Kosmetik, ich leb' nicht von meinem Gesicht, sondern von meinem rechten Fuß". Der Ferrari-Feldherrnhügel zeigte sich skeptisch. „Laß' deinen Mann noch nicht ans Lenkrad, erst in Kanada", beschwor man Laudas Gattin Marlene, die „an Niki immer so toll gefunden hat, daß er keine Komplexe zeigt, auch wenn jetzt alle versuchen, ihm welche einzureden."

Erstmals seit seinem Sieg beim italienischen Grand Prix vor zwei Jahren gewann der schwedische

Fotos: Fausel, Kräling, Sündhofer, Wilhelm

Nach seinem 30 Runden-Test auf der Ferrari-eigenen Versuchsstrecke in Fiorano las der Champion die Zeiten ab: 1:17,0 Minuten, schneller als Regazzoni (1:17,9) und Reutemann (1:18,3) am gleichen Tag, im selben Auto. Wer sich darüber am meisten freute? Ermanno Cuoghi, Laudas Mechaniker. Und die anderen? „Ich hab' keinen gesehen, der vor Freude in die Luft sprang", fiel Laudas „Wunderheiler" Willi Dungl auf. Der Gegensatz war vollkommen: Draußen bei den 5000 Fans, die auf Hausdächern und Telegrafenmasten hingen, frenetischer Jubel bei jeder Runde von Lauda — drinnen, im hermetisch abgesperrten Ferrari-Testgelände, Stille, fast Begräbnisstimmung.



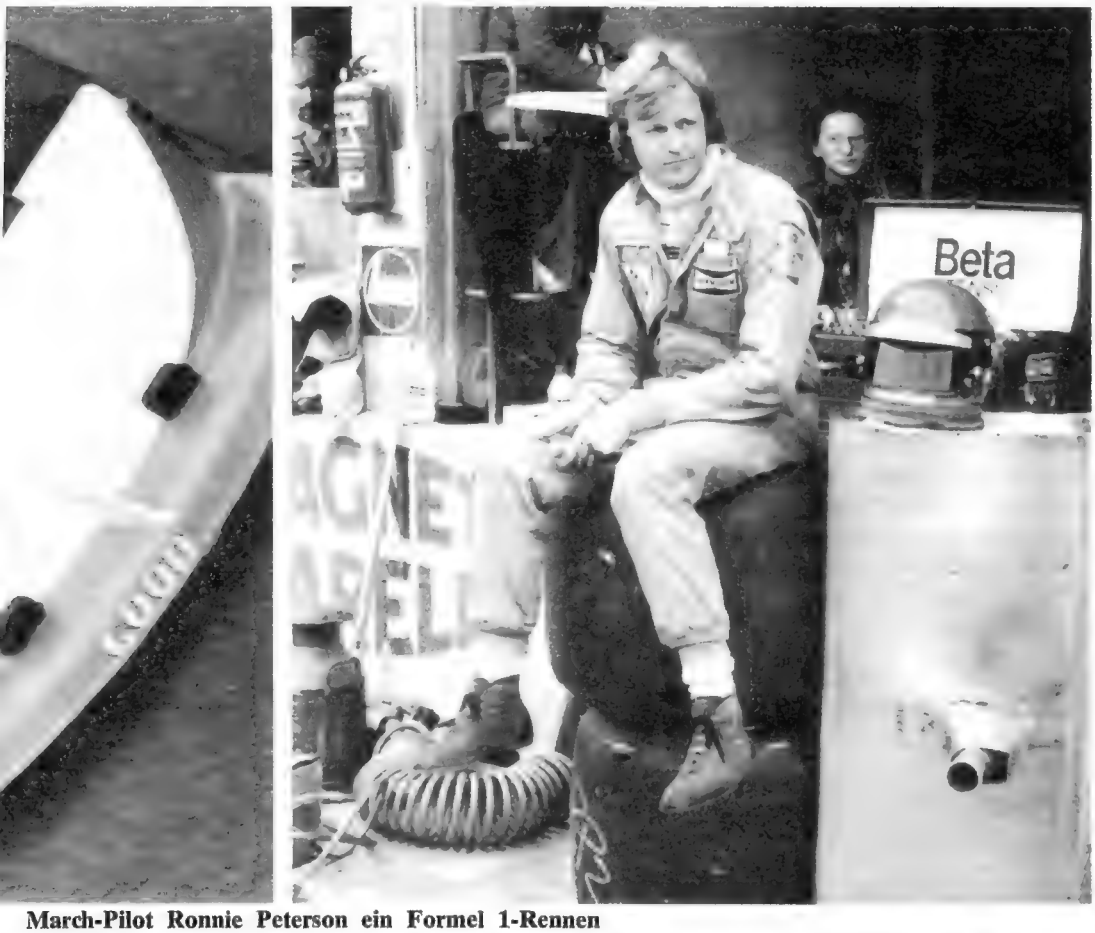
Der 5,79 km lange Kurs zählt mit seinen zwei neuen Schikanen zu den schnellsten Rennstrecken der Welt.

„Sag' deinem Mann, er soll tun, was er will, was er glaubt, was gut für ihn ist", sagte Enzo Ferrari zu Marlene Lauda. Ehemann Niki redete nicht viel, ließ aber ahnen: „Die Antwort geb' ich mir und euch allen in Monza." In der Hölle des Gran Premio d'Italia, in der siegreiche Ferrari-Piloten schon vergöttert, sieglose Ferrari-Autos aber gesteinigt wurden. „Monza ist schlecht für Niki, um neu anzufangen. Hat er keinen Erfolg, heißt es sofort: Das ist nicht mehr der alte Niki. Ich kenne die Italiener. Und ich kenne Ferrari . . .", meinte Arturo Merzario, der Lebensretter vom Nürburgring. Lauda schenkte ihm zum Dank für sein beherztes Handeln eine goldene Uhr.

Bei Ferrari liefen in Monza — erstmals seit 1966 — die Stoppuhren für drei Piloten. Lauda: „Im Training befielen mich anfangs Nürburgring-Gedanken. Aber meine Augen, meine Füße und Hände, alles mußte ich erst wieder mit dem Ferrari synchronisieren." Regazzoni schien innerlich bedrückt, nach außen jedoch strahlend, absolut sorglos. Typisch für ihn, daß er mit dem Motorrad im 200 km/h-Tempo von Lugano nach Monza gebraust war, was ihm die Ferrari-Bosse übelnahmen.

Der Dritte im Bunde, Carlos Reutemann, zeigte blitzende Zähne, diabolisches Grinsen, wohl um seine Nervosität zu übertünchen. Der Argentinier ist nie ein anderes Formel 1-Auto gefahren als einen Brabham. Ferrari-Rennleiter Daniele Audetto zu Lauda: „Reutemann wird mit Hunt kämpfen und ihn niedermachen." Dem war jedoch klar: „Unmöglich im ersten Rennen, Carlos kann den Ferrari noch gar nicht verstehen."

Im Freitag-Regentraining winkte Lauda alle Autos vorbei. Samstag mußte er sich langsam einrollen, aber nach etwa 30 Minuten war er nicht mehr der einsame Mann im Kampf mit sich selbst, plötzlich geriet er mitten in die Zeitenjagd. Der Weltmeister war besser als sein Auto: Der 312 T 2 untersteuerte und hatte ein Reifenhandikap. Und dennoch, fünfter Startplatz, dritte Reihe, neben Stuck.



March-Pilot Ronnie Peterson ein Formel 1-Rennen

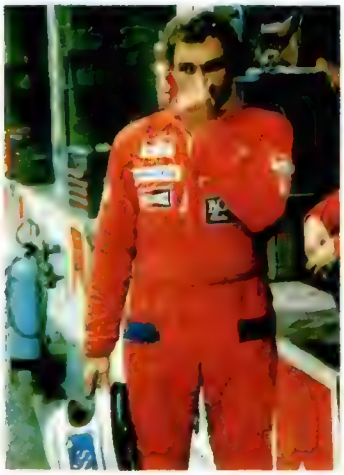
GP von Italien

„Für mich eine Ehre", sagte „Strietzel" Stuck. Er war im Freitagregen Schnellster gewesen, schon 2:04 Minuten gefahren, als noch keiner 2:10 Minuten durchstoßen hatte. Stucks Rezept: „Mit Vollgas durch die Pfützen, dann streicht das Wasser am Auto vorbei, und die Vorderräder haben Bodenhaftung." Peterson und Brambilla blieb der Mund offen stehen: „Das müssen wir auch sofort probieren." In der Parabolica wirbelte Stuck dann sein Heck in die Leitplanken. Nächster Schreck für den Bayern: Sein silberfarbener de Tomaso wurde ihm vom Hotelparkplatz gestohlen. Doch Stuck widerfuhr auch Ermunterndes, durch Ronnie Petersons Weggang zu Tyrrell nämlich: „Vielleicht werde ich bei March die Nummer eins. Jägermeister ist bereit, eine Million Mark Sponsorgeld auszuwerfen."

Halb soviel kassiert Peterson künftig bei Tyrrell. Als der Schwede am Montag vor Monza im Anwaltsbüro am Piccadilly Circus in London seinen Vertrag unterschrieb, lächelte er seinen künftigen Boß an: „At last – endlich." Ken Tyrrell: „Das Netteste, was mir je ein Rennfahrer gesagt hat. Ronnie und ich hatten seit 1972 das Gefühl, irgendwann zusammenzukommen." Peterson, bis zur Lauda-Ära das „schnellste menschliche Wesen" geheißen, hatte es schwer: „Bei Ferrari lehnte mich Lauda als Partner ab, bei McLaren James Hunt. Wenn jetzt schon die Piloten die Teams aufstellen und nicht mehr die Chefs ..." Hunt wurden für einen neuen McLaren-Vertrag 285 000 Dollar geboten. Der blonde Brite fordert jedoch 300 000, als runde Summe.

„Jody Scheckter ist kaum billiger", behauptet Walter Wolf. Er muß es wissen: Der Südafrikaner fährt 1977 für ihn. „Ich hab' ein sensationelles neues Auto, fragt nur Chris Amon, der hat es gesehen", schwärmt der Austro-Deutsch-Kanadier Wolf. Warum Scheckter nach drei Jahren von Tyrrell weg wollte? „Wer seinen Militärdienst hinter sich gebracht hat, nimmt gerne Abschied", sagte der südafrikanische Krauskopf. „Ken und ich kamen miteinander nur bis zu einem gewissen Punkt und dann nicht mehr weiter." Die Geldfrage spielt, wie immer beim knauserigen Ken Tyrrell, auch eine Rolle. „Die Gehälter sind gering", plaudert Scheckter, „richtig Geld machen kannst du nur, wenn du gewinnst. Also muß ich wohin, wo ich Rennen gewinnen kann." Patrick Depailler dagegen bleibt.

„Daß die Sechsrad-Ungeheuer die Trainingsränge zwei und vier eroberten", grinste Tyrrell, „machte zwei Männer glücklich – Peterson, weil er sah, wie schnell meine Autos sind, und Walter Wolf, der Jody beobachtete!" Zum erstenmal brillierten die „Tausendfüßler" auf einem schnellen Kurs. Der Grund



Umjubeltes Comeback in Monza: Niki Lauda (rechts). Starteten aus der letzten Reihe und bescherten McLaren-Teamchef Mayer (oben rechts) zwei Ausfälle: Mass (oben links) und Hunt (oben). Neu bei Ferrari: Reutemann (unten links). Wieder an der Ferrari-Box: Laudas Frau Marlene.

dafür waren geheime Testfahrten in Dijon, während Jacques Laffite in Monza trainierte – was Ligier-Matra als Nicht-Mitglied der Formel 1-Konstrukteursvereinigung tun durfte. Der Lohn der Mühe: erstmals bester Startplatz für Laffite und den Ligier.

Stuck, Hunt und Scheckter rissen einander die Bestzeiten aus den Fingern, ehe Laffite drei Minuten vor der Flagge Hunts Windschatten erwischte, was ihm die entscheidenden drei Hundertstel schenkte. „Wäre ich Laffites Frau, ich würde ihm mehr Spaghetti und Knödel kochen. Der arme Jacques ist so dünn", meinte Marlene Lauda.

Beim Abendessen redete Ferrari erstmals mit Lauda über die Zukunft. Lauda hatte nicht nur die Schikanen der Monza-Bahn bewältigt, auch jene des Monza-Direktors und des Monza-Arztes, die zunächst meinten: „Wir lehnen die Verantwortung ab. Was ist, wenn ein Unfall passiert?" Lauda mußte durchs Verkehrschaos nach Mailand, vor eine fünfköpfige Ärztekommission. Ein merkwürdiger Test: Dem Kreislaufarzt, der Übungs-Kommandos gab, tat nach fünf Minuten der Mund weh; der Hautarzt zeichnete Laudas Kopf; der Augenarzt schielte. „Und wer von allen der Psychiater war, wissen wir bis heute noch nicht", erzählte der österreichische Weltmeister Niki Lauda.

Nicht geschielt wurde bei der technischen Abnahme. Sechs Autos wurden im Freitag-Training disqualifiziert: Regazzoni: Wagen zu lang (Heckflügel war um 1,25 Millimeter zu weit rückwärts gebogen, weil der Mechaniker nach einem Ausritt das Auto aus dem Gras hatte zerren müssen); Merzario: Wagenkörper zu hoch; Ickx: Wagenkörper zu breit; Depailler: nicht zur Nachkontrolle erschienen; Peterson: Heckflügel um 20 Millimeter zu hoch; und Andretti: Auto zu breit, zu hoch.

„Boys, ihr kriegt Arbeit, unser Auto ist illegal", trommelte Colin Chapman seine Lotus-Mechaniker zusammen. „Sägt zuerst die Airbox ab." Seinen neuen Lotus 78 hält Chapman geheim, nicht aber die mit ihm erzielten Zeiten: „In Snetterton und Silverstone eine Sekunde schneller als der Typ 77 und der Shadow DN 8." Und warum wurde dieses Prachtwerk in Monza der Rennwelt vorenthalten? „Wir verstecken es bis 1977, damit niemand unsere Ideen stehlen kann", brüstete sich Chapman.

Nach dem Samstagtraining wurden Treibstoffproben aller Autos genommen, das auslösende Moment der „Benzinaffäre Monza". Der Weltautomobilverband FIA limitiert die zulässige Oktanzahl auf 101. Bei McLaren und Penske, zwei im Sommer auffallend schneller gewordene Monoposti, wurden 101,60 bzw. 105,7 Oktan ermittelt.

John Watson fiel aus allen Wolken, sein Chef Roger

Penske beteuerte: „Ich bin schuldlos. Wir haben das Benzin aus den USA mitgebracht. Dort sind 105 Oktan legal." Über McLaren schimpfte Lauda: „Jetzt haben diese Leute aber genug linke Sachen gedreht. Aus ihren Fehlern lernen sie nie. Langsam zweifle ich an ihrem Verstand. Los, Danielle", scheuchte Lauda seinen Rennleiter auf, „kümmere dich jetzt um Disqualifikation und Protest."

McLaren-Boß Teddy Mayer klammerte sich — wie schon so oft — an die Toleranzgrenze: „Von einem Oktan wenigstens." Die italienischen Meßmethoden zweifelte der Hunt-Stall nicht an, dafür die Regelauslegung. „Vorgeschrieben ist handelsübliches Superbenzin. Du darfst auch 105 Oktan verwenden, wenn du nachweisen kannst, daß es an der Tankstelle gekauft wurde", sagte Konstrukteur Gordon Coppuck zu Ensign-Chef Mo Nunn, der sofort grinste: „Ich kapiere, du mixt dir dein Benzin selbst."

Die Samstagzeiten von Watson (Achter), Hunt (Neunter), Mass (Elfter) wurden gestrichen, die Ersatzfahrer rückten auf: Lunger, Merzario und der Österreicher Stuppacher. Aber Wolf hatte den Merzario-Start zurückgezogen und droht Frank Williams mit dem Gericht, „weil er mir vertraglich ein wettbewerbsfähiges Auto garantiert hat, nicht diese miese Kiste". Stuppacher war schon nach Wien zurückgeflogen. So rutschten Hunt und Mass mit ihren Regenzeiten vom Freitag noch ins Rennen (vorletzte Startreihe für beide), weil man nicht beweisen konnte, daß McLaren auch am Freitag mit dem Benzin gemogelt hat.

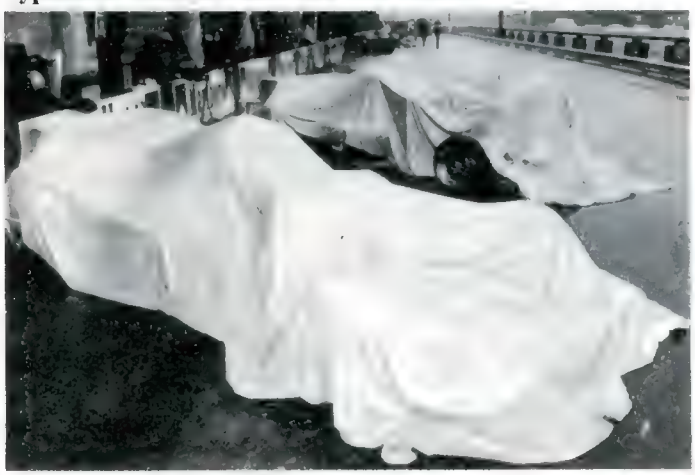
So blieb nur noch John Watson übrig. Roger Penske beschwor John Surtees: „Zieh' Brett Lunger zurück, damit Watson starten kann." Surtees blieb kalt. Darauf kaufte Penske den Startplatz des Privatfahrers Guy Edwards: „Ich zahl' dir dafür deine Reisespesen nach Kanada und USA." Doch Rennglück hatte keiner der drei Piloten: Mass mit Verteilerdefekt als Erster draußen, Watson nur Elfter, Hunt erstmals seit Monaco ausgefallen: In der elften Runde, im Kampf mit Shadow-Pilot Tom Pryce, aber nicht durch Defekt, sondern durch Fahrfehler.

So fuhren sie im letzten Jahr

1. Clay Regazzoni (Ferrari 312 T), 2. Emerson Fittipaldi (McLaren M 23-Ford), 3. Niki Lauda (Ferrari 312 T), 4. Carlos Reutemann (Brabham BT 44-Ford), 5. James Hunt (Hesketh 308/C-Ford), 6. Tom Pryce (Shadow DN 5-Ford), 7. Patrick Depailler (Tyrrell 007-Ford), 8. Jody Scheckter (Tyrrell 007-Ford), 9. Harald Ertl (Hesketh 308-Ford), 10. Brett Lunger (Hesketh 308-Ford).

Die wichtigsten Ausfälle:
Peterson: Motor.
Andretti: Unfall.
Mass: Radaufhängung.
Pace: Gasgestänge.
Stuck: Aufhängung.
Jarier: Einspritzung.
Stommelen: Aufhängung.

Typisch für Monza: Chaos nach dem Rennen



Auftakt zum 13. Grand Prix: Platzregen

Verhängnisvoll für McLaren: Benzinprüfung

Pryces Augenzeugenbericht: „Hunt patzte schon in der ersten Schikane, schoß breitseits raus, verlor dadurch viel Zeit. Durch die Curva Grande jagten wir nebeneinander. Ich war vor der zweiten Schikane innen, bremste ganz spät, James aber noch später. Prompt schoß er geradeaus, räuberte über den Randstein, stieg hoch, kippte fast um. Eine Aktion, wie sie sonst immer nur Brambilla bietet, aber doch nicht James Hunt, der neue große Superstar", grinste Pryce sarkastisch.

Lauda war schlecht gestartet, nach der ersten Runde Zwölfter, überholte aber in der zweiten Umfahrt Nilsson, in der dritten Pace, in der fünften Andretti, in der siebten Stuck, in der neunten Reutemann, in der 14. nach brutalem Kampf Brambilla, in der 41. Scheckter und in der 47. Depailler. Beide Tyrrell-Piloten waren mit Motorproblemen zurückgefallen. Scheckter hatte vom Start bis zur elften Runde geführt, Depailler sich von der 13. bis 45. Runde hinter Peterson festgekrallt — und einmal sogar 25 Meter geführt.

„Die Tyrrell laufen fabelhaft", freute sich der künftige Sechsrad-Pilot Peterson, „ich konnte sie aus nächster Entfernung studieren." Aber nicht Depailler beunruhigte Ronnie, „denn Patrick konnte ich kontrollieren. Viel alarmierender war, wie Regazzoni näher kam — und Laffite mit sich zog. Beide verloren ihre Siegeschance im Nieselregen etwa bei Halbzeit, als kurz die schwarze Flagge und die schwarze Tafel mit gelbem Kreuz gezeigt wurden: „Achtung, auf die rote Flagge gefaßt sein, möglicher Abbruch des Rennens", Laffite drosselte sofort das Tempo: „Ich verlor sieben Sekunden." Regazzonis Ferrari übersteuerte auf dem schlüpfrigen Belag gefährlich. „Sonst hätte ich gewonnen", meinte der Tessiner.

Auf dem Zielstrich stritten Brabham-Boß Bernie Ecclestone und Max Mosley mit Rennleiter Restelli. Ecclestone plädierte für Abbruch. Sein Schützling Pace war schon ausgefallen, und Stommelen kämpfte mit Zündungsproblemen. March-Chef Mosley war für Fortsetzung, weil Peterson führte. Völlig trocken wurde die Monza-Bahn nicht mehr, am wenigsten in der Lesmo-Kurve, aber Lauda wurde zum schnellsten Mann im Autodrom. Den 18-Sekunden-Rückstand aus Runde 31 reduzierte er bis zur 47. auf fünf Sekunden, ehe der Öldruck wegblieb. „Ich nahm Gas weg, weil ich unbedingt ankommen wollte", berichtete Lauda.

Typisch für den Champion, der schon so oft um seine „Computerrennen" bewundert wurde, seine Einstellung für den Monza-Grand-Prix: Um Kräfte zu sparen, forcierte er hauptsächlich in den letzten zehn Runden, machte damit zwei Plätze gut und sicherte sich somit drei Wertungspunkte.

Der Weltmeister feierte vor 150 000 Zuschauern im „Autodromo di Monza" und 200 Millionen an den Fernsehschirmen ein triumphales Comeback — Peterson gleichzeitig die langverdiente Rückkehr zum Sieg, seinem achten insgesamt, jedoch dem ersten seit Monza 1974. „Schön, sich vom alten Team als Sieger zu verabschieden", sagte Peterson abends im March-Wohnwagen, merkwürdig sentimental, offensichtlich Max Mosleys Worte im Ohr: „Auch Chris Amon hat seine Teams immer zur falschen Zeit verlassen, ehe es aufwärts ging." Nur Ken Tyrrell schmunzelte: „Gut, daß Peterson schon mir gehört. Er wäre sonst noch teurer geworden."

Heinz Prüller

Statistik des GP von Italien

Startaufstellung

Laffite Ligier 1:41,35		Scheckter Tyrrell 1:41,38
	Pace Brabham 1:41,53	Depailler Tyrrell 1:42,06
Lauda Ferrari 1:42,09		Stuck March 1:42,18
	Reutemann Ferrari 1:42,38	Peterson March 1:42,64
Regazzoni Ferrari 1:42,96		Ickx Ensign 1:43,29
	Stommelen Brabham 1:43,29	Nilsson Lotus 1:43,30
Perkins Boro 1:43,32		Andretti Lotus 1:43,34
	Pryce Shadow 1:43,63	Brambilla March 1:43,94
Jarier Shadow 1:44,05		Jones Surtees 1:44,41
	Ertl Hesketh 1:44,56	Fittipaldi Copersucar 1:44,57
Pesenti-Rossi Tyrrell 1:44,62		Pescarolo Surtees 1:45,12
		Lunger Surtees 1:46,48
Hunt McLaren 2:10,54		Mass McLaren 2:11,06
	Watson*) Penske 2:13,95	

Stand nach 1 Runde: 1. Scheckter, 2. Laffite, 3. Depailler, 4. Peterson, 5. Reutemann, 6. Pace, 7. Regazzoni, 8. Stuck, 9. Andretti, 10. Nilsson.

Stand nach 26 Runden (Halbdistanz): 1. Peterson, 2. Depailler, 3. Regazzoni, 4. Scheckter, 5. Laffite, 6. Lauda, 7. Brambilla, 8. Reutemann, 9. Ickx, 10. Pryce.

Stand nach 40 Runden: 1. Peterson, 2. Depailler, 3. Regazzoni, 4. Laffite, 5. Scheckter, 6. Lauda, 7. Brambilla, 8. Pryce, 9. Reutemann, 10 Ickx.

Ergebnisse: 1. Ronnie Peterson (March 761-Ford) 52 Runden=300,590 km in 1:30.35,6 Stunden, Durchschnitt 199,749 km/h, 2. Clay Regazzoni (Ferrari 312 T2) 1:30.37,9, 3. Jacques Laffite (Ligier JS 5-Matra) 1:30.38,6, 4. Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1:30.55,0, 5. Jody Scheckter (Tyrrell P 34-Ford) 1:30.55,1, 6. Patrick Depailler (Tyrrell P 34-Ford) 1:31.11,3, 7. Vittorio Brambilla (March 761-Ford) 1:31.19,5, 8. Tom Pryce (Shadow DN 8-Ford) 1:31.28,5, 9. Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1:31.33,1, 10. Jacky Ickx (Ensign MN 176-Ford) 1:31.48,0.

Schnellste Runde: Peterson in 1:41,3 Minuten, Durchschnitt 206,120 km/h.

Ausfälle, Boxenstops, Runde:

2: Mass, Stop, Verteiler (Platz 26).
3: Mass, Ausfall, Verteiler (Platz 26).
4: Nilsson, Stop, Frontverkleidung gebrochen (Platz 13).
5: Pace, Ausfall, Motor (Platz 11).
9: Perkins, Ausfall, Motor (Platz 16).
11: Hunt, Ausfall, Unfall (Platz 12).
20: Pescarolo, Stop, Elektrik (Platz 22).
24: Stuck, Ausfall, Kollision mit Andretti (Platz 10); Andretti, Ausfall, Unfall mit Stuck (Platz 9).
25: Pesenti-Rossi, Stop, Reifenwechsel (Platz 14).
26: Jones, Stop (Platz 13); Fittipaldi, Stop (Platz 15); Lunger, Stop (Platz 18), alle waren der irrtümlichen Ansicht, das Rennen wäre abgebrochen.
27: Jarier, Stop, Zündbox (Platz 17).
36: Stommelen, Stop, Elektrik (Platz 17).
42: Stommelen, Ausfall, Elektrik (Platz 20).
50: Ertl, Ausfall, Halbwelle gerissen (Platz 14), jedoch gewertet.

Stand der Weltmeisterschaft nach dem dreizehnten Lauf: 1. Lauda 61 Punkte; 2. Hunt 56; 3. Scheckter 38; 4. Regazzoni 28; 5. Depailler 27; 6. Laffite 20; 7. Watson 18; 8. Mass 14; 9. Nilsson und Peterson je 10; 11. Andretti und Pryce je 9; 13. Pace 7; 14. Stuck 6; 15. Reutemann und Jones je 3; 17. Amon und Fittipaldi je 2; 19. Stommelen, Ickx und Brambilla je 1 Punkt.

*)Start aufgrund des Edwards-Verzichts; Edwards' Startplatz blieb frei.

Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 13. Oktober

Test Audi 100

Der neue Audi 100 unterscheidet sich beträchtlich von seinem Vorgänger. Er erhielt eine völlig neue Karosserie, die sich durch gekonnten Leichtbau ebenso auszeichnet wie durch gute Aerodynamik; das Fahrwerk wurde überarbeitet, und außerdem kommen teilweise neue Motoren zum Einsatz. Den Fünfzylinder freilich wird man erst später kaufen können – vorerst liefert Audi das neue Modell nur mit dem bekannten 1,6 Liter-Motor sowie mit jenem Zweiliter-Triebwerk aus, das in modifizierter Form auch im Porsche 924 verwendet wird. Diese beiden Versionen nahm auto motor und sport gründlich unter die Lupe; ein Testbericht beantwortet die Frage nach den Qualitäten des neuen Audi.

Dauertest Fiat 131

Wie sich der Fiat 131 mirafiori, der seit Anfang 1975 angeboten wird, im Alltag bewährt, hat auto motor und sport in einem Dauertest über eine Strecke von 50 000 Kilometer untersucht. Dem strapaziösen Langlauf unterzog sich ein viertüriger 131 Special mit 1,6 Liter 75 PS-Motor.

Zweimal Ascona

Die Modellpalette des Opel Ascona bietet etwas ganz Besonderes, nämlich zwei 60 PS-Typen mit gänzlich verschiedenem Hubraum. Die Testabteilung verglich in umfangreichen Fahrversuchen den 1.2 und 1.6 und stellte fest, was man vom größeren Hubraum hat.

Der erfolgreiche Klein

Daß Automodelle über zehn Jah lang gebaut werden, zählt zu d Besonderheiten im international Automobilgeschäft. BMW hat e solches Auto im Programm, nä lich den „kleinen" 1502. Er e stand in dieser Form bereits 19 hatte damals schon 1,6 Liter Hu raum und entwickelte sich wei zum 2002. Ein Rückblick zeigt d Entwicklung dieses Autos.

ankel-Mut

Van Veen OCR 1000, 1974 auf der IA in Köln erstmals vorgestellt, ist t serienreif. Das von einem 100 PS eischeiben-Wankelmotor angetriebe- Motorrad hat vor Produktionsbeginn h eine halbjährige Erprobungsphase Porsche-Entwicklungszentrum Weiss- durchlaufen. auto motor und sport lt das technisch interessante Zwei- in einem Fahrbericht vor.

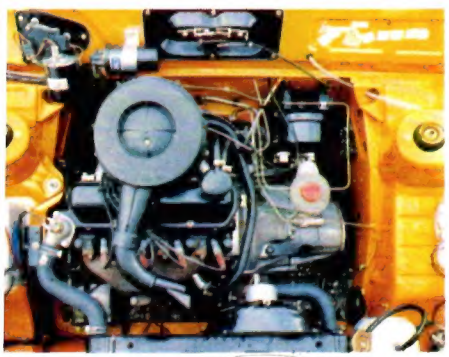
Ein neuer Gotschke

Walter Gotschke, regelmäßigen auto motor und sport-Lesern durch seine Zeichnungen wohlbekannt, startet im nächsten Heft eine neue Serie. Gotschke, der sich bei seinen Werken um korrekte Wiedergabe kleinster Details bemüht, malt berühmte Rennwagen ver-

schiedener Epochen. Den Anfang macht ein Auto aus den 30er Jahren – jener schwierig zu fahrende Mittelmotorwagen von Auto Union, den Bernd Rosemeyer zu glanzvollen Siegen führte.

ie Technik des Fiesta

ıs kleinste Auto von Ford in Köln, r Fiesta, wurde mit allergrößtem Auf- ınd entwickelt. Runde zwei Milliarden ark steckte Ford in dieses Mini-Kon- pt, von dem sich der Konzern neue iuferschichten erhofft. So ist die Frage rechtigt, was wirklich dran ist an die- m neuen Kleinwagen. Ein Bericht igt detailliert alle technischen Einzel- iten des neuen Ford, der sich gegen oße Konkurrenz behaupten muß.



Bitte liefern Sie mir „auto motor und sport" vom nächsterreichbaren Heft an.

Meine Personalien: Bitte pro Feld nur 1 Druckbuchstaben (ä = ae, ö = oe, ü = ue)

Vorname/Nachname

Straße/Nr.

Postleitzahl Wohnort

Ich wünsche die angekreuzte Zahlungsweise:

☐ durch Bankeinzug (jährlich DM 58,– inkl. MwSt. und Zustellgebühr). Die Bankeinzugsermächtigung erlischt mit Kündigung des Abonnements.

Konto-Nr.

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Name und Ort der Bank

☐ gegen Rechnung. Bitte kein Geld einsenden, Rechnung abwarten.

Datum/Unterschrift

Wichtige rechtliche Garantie

Wir garantieren, daß Sie diese Vereinbarung innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen können. Es genügt eine Mitteilung an:

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG
Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1

Diese Garantie habe ich gelesen und bestätige dies durch meine Unterschrift. (Nur Bestellungen mit beiden Unterschriften können bearbeitet werden.)

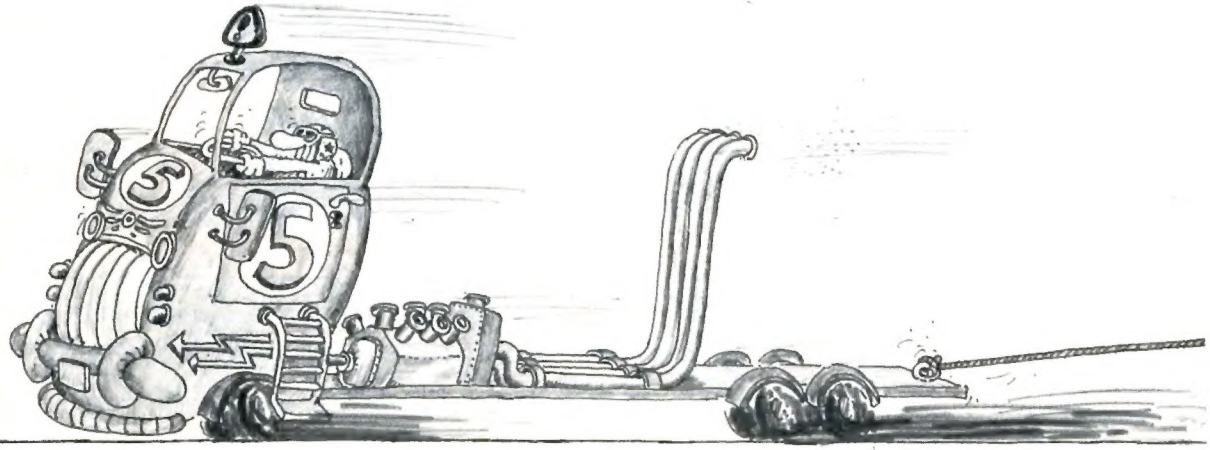
Unterschrift ams 20/76

CAR-TOON

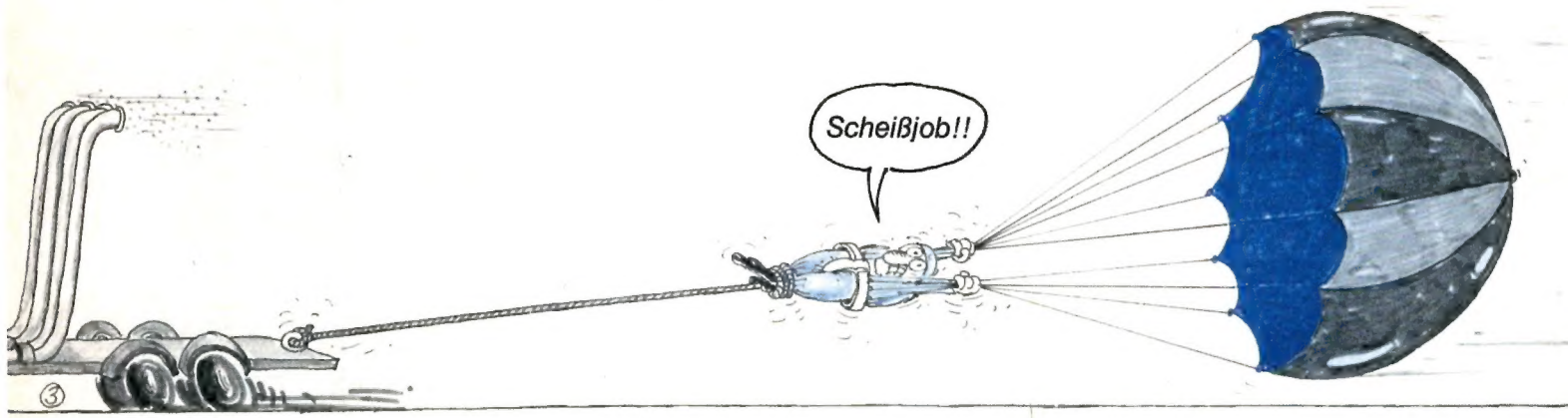
auto motor sport

Laster auf dem Dragstrip

①



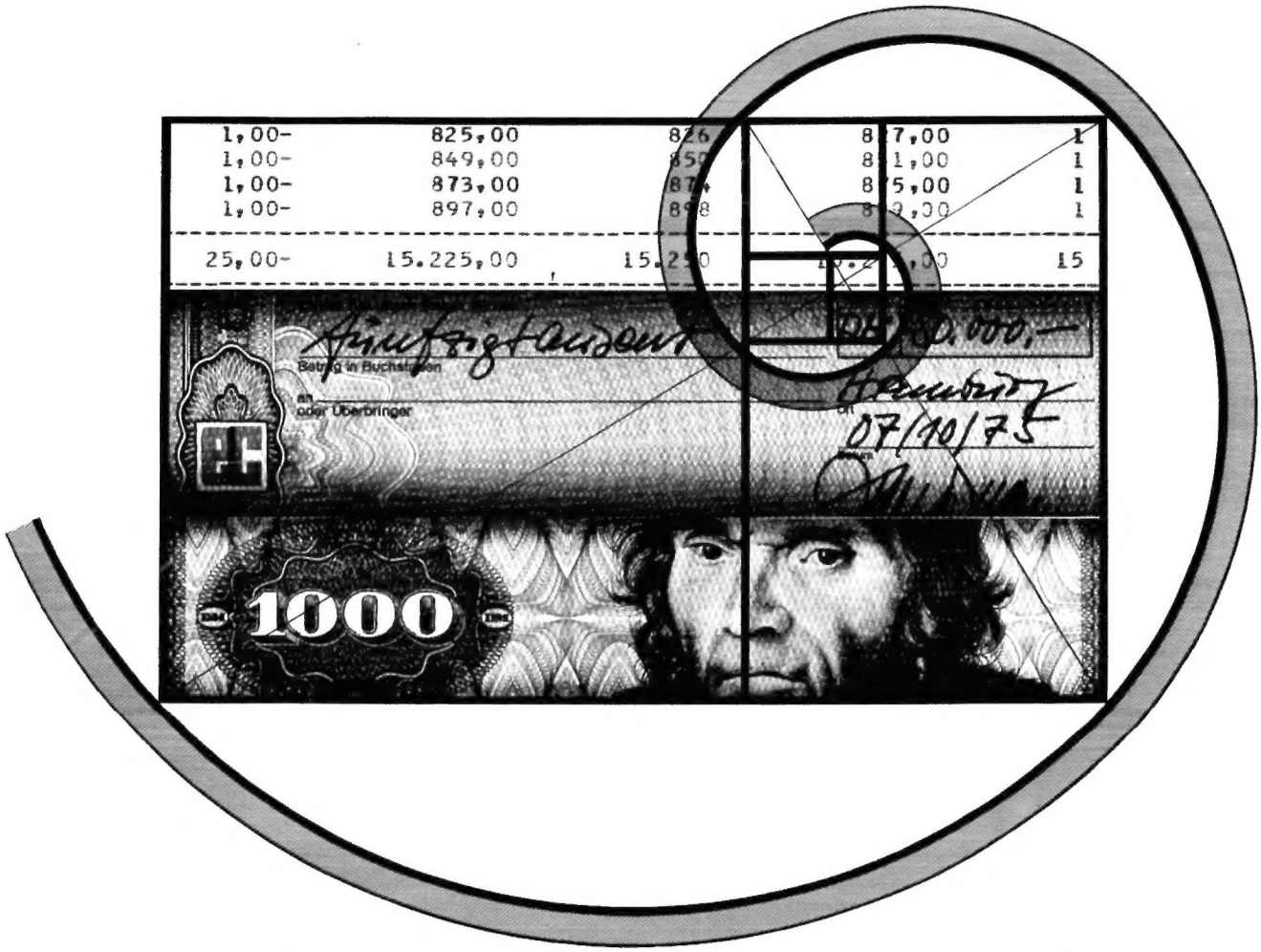
②



③

Wer weiß schon alles über LEASING?

...über die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten dieses modernen Finanzierungssystems?
...über seine volkswirtschaftliche Bedeutung?
...über die handelsrechtlichen, steuerrechtlichen und betriebswirtschaftlichen Hintergründe?



Als sechster Band der Reihe "expandierende märkte" erschien im SPIEGEL-Verlag die Dokumentation

"LEASING"

Die Dokumentation "Leasing" hat einen Umfang von 136 Seiten und kostet DM 30,– (inkl. MwSt.). Auflage: 5000 Exemplare.

Elf kompetente Fachautoren analysieren und beschreiben folgende Themenkomplexe:

+ Leasing als Dienstleistung + Mobilienleasing + Immobilienleasing + Spezialgebiete: Fahrzeuge, EDV + Bundesverband Deutscher Leasing-Gesellschaften + Internationale Verbände + Grenzbereiche

Lieferung gegen Vorkasse; im Inland porto- und verpackungsfrei. Überweisungen mit Bestellvermerk "Leasing" bitte auf das Konto Nr. 1413004 (BLZ 200 304 00), Bankhaus Marcard & Co., Hamburg.

SPIEGEL-Verlag
Vertriebsabteilung
Postfach 11 04 20
2000 Hamburg 11

Überzeugend in Leichtigkeit und Geschmack

LORD EXTRA

Ihre Extra-Leicht-Cigarette

Nikotin 0,5 mg
Kondensat 11 mg
Durchschnittswerte nach DIN